** Année 1958. — N° 25 C. R. Le Numéro: 50 francs. Jeudi 27 Mars 1958 **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :

MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 1.600 fr. ; ÉTRANGER : 2.400 fr.
(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1957-1958 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 43e SEANCE

Séance du Mercredi 26 Mars 1958.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 698).
2. — Excuse (p. 698).
3. — Loi de finances. — Investissements. — Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi (p. 698).

Présidence du conseil:

M. Coudé du Foresto, rapporteur de la commission des finances.

Reconstruction et logement:

MM. Jean-Eric Bousch, rapporteur de la commission des finances; Marcel Bertrand, rapporteur pour avis de la commission du logement; Dupic, Mistral, Plazanet, Yves Jaouen, Jozeau-Marigné, président de la commission du logement; Pierre Garet, ministre de la reconstruction et du logement.

Art. 15: adoption.

Art. 16:

Amendement de M. Dupic. — MM. Dupic, le ministre de la reconstruction, le rapporteur. — Irrecevabilité.

Adoption de l'article.

Art. 17 (§ I) et 23 à 26: adoption.

Art. 26 *bis:*

Amendement de M. Mistral. — MM. Mistral, le ministre de la reconstruction, le rapporteur. — Scrutin public nécessitant un pointage.

L'article est réservé.

Art. 27: adoption.

Amendement de M. Dupic. — MM. Dupic, le ministre de la reconstruction, le rapporteur. — Irrecevabilité.

Art. 27 *bis:*

MM. le rapporteur, le ministre de la reconstruction.

Adoption de l'article.

Art. 28 et 28 *bis:* adoption.

Art. 29:

Amendement de M. Henri Cornat. — MM. Henri Cornat, le rapporteur, le ministre de la reconstruction, Pellenc, rapporteur général de la commission des finances. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 29 *bis:*

MM. le rapporteur, le ministre de la reconstruction.

Adoption de l'article.

Art. 29 *ter* et 29 *quater:* adoption.

Art. 26 *bis* (réservé):

Rejet au scrutin public, après pointage, de l'amendement de M. Mistral.

Adoption de l'article.

Affaires étrangères:

MM. Georges Portmann, rapporteur de la commission des finances; Armengaud.

Affaires marocaines et tunisiennes:

MM. Georges Portmann, rapporteur de la commission des finances; Antoine Colonna.

Santé publique et population:

MM. Georges Portmann, rapporteur de la commission des finances; Plait, rapporteur pour avis de la commission de la famille; René Dubois, président de la commission de la famille; Pugnet, Edouard Bonnefous, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et, par intérim, ministre de la santé publique et de la population; Courrière.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

Travaux publics, transports et tourisme:

MM. Courrière, rapporteur de la commission des finances; Beaujannot, Dutoit, Yves Jaouen, Suran, Edouard Bonnefous, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; de Rocca-Serra.

Art. 30:

Amendements de M. Beaujannot. — MM Beaujannot, le rapporteur, le ministre des travaux publics, Dutoit. — Adoption.

Amendement de M. Baratgin. — MM. Baratgin, le rapporteur, Alex Roubert, président de la commission des finances; le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption de l'article modifié

Aviation civile et commerciale:

MM. Coudé du Foresto, rapporteur de la commission des finances; René Dubois, Beaujanot, Chaintron, Filippi, le ministre des travaux publics.

Marine marchande:

Mlle Rapuzzi, rapporteur de la commission des finances; MM. Lachèvre, président et rapporteur pour avis de la commission de la marine; Maurice Simonnet secrétaire d'Etat à la marine marchande.

Art. 14:

M. Primet.

Adoption de l'article.

Dispositions diverses:

Art. 17 (§ II): adoption.

Art. 18:

Amendement de M. Armengaud. — MM. Armengaud, Pierre Pflimlin, ministre des finances, des affaires économiques et du plan; Courrière. — Rejet, au scrutin public.

Adoption de l'article.

Art. 19:

Amendement de M. Coudé du Foresto. — MM. Coudé du Foresto, Armengaud, rapporteur de la commission des finances; le ministre des finances. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble du projet de loi.

4. — Transmission d'une proposition de loi (p. 744).

5. — Dépôt de propositions de résolution (p. 744).

6. — Dépôt de rapports (p. 744).

7. — Demande de discussion immédiate (p. 744).

8. — Règlement de l'ordre du jour (p. 744).

PRESIDENCE DE M. EDMOND MICHELET, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures dix minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte-rendu analytique de la séance d'hier a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

EXCUSE

M. le président. M. Ménard s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

— 3 —

LOI DE FINANCES — INVESTISSEMENTS

Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1958 (2e partie. — Moyens des services et dispositions spéciales. — Dispositions relatives aux investissements), adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence. (N° 337 et 386, session de 1957-1958.)

J'informe le Conseil de la République que les temps de parole restant disponibles dans le débat sont les suivants:

Groupe communiste, quarante-cinq minutes;

Groupe de la gauche démocratique, une heure quarante;

Groupe des indépendants d'outre-mer et du rassemblement démocratique africain, quarante-cinq minutes;

Groupe des républicains indépendants, une heure trente-cinq;

Groupe des républicains sociaux, une heure vingt;

Groupe du centre républicain d'action paysanne et sociale, cinquante minutes;

Groupe du mouvement républicain populaire, une heure;

Groupe socialiste, une heure vingt-cinq.

Présidence du conseil.

M. le président. Nous sommes arrivés à l'examen des autorisations de programme et des crédits de payement figurant à l'état A pour la présidence du conseil. J'en donne lecture:

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 78 millions de francs;

« Crédit de payement, 339 millions de francs. »

TITRE VI-A. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

Subventions et participations.

« Autorisation de programme, 54 milliards de francs;

« Crédit de payement, 45.543.450.000 francs. »

Je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil deux décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le président du conseil:

M. Belin, secrétaire général du Gouvernement:

M. Asty, secrétaire général au commissariat à l'énergie atomique.

Acte est donné de ces communications.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de la présidence du conseil — services civils — qui nous est présenté aujourd'hui comporte en réalité trois parties d'inégale importance. La première concerne la direction des Journaux officiels. Il s'agit de l'achèvement d'une construction et d'équipements intéressant une imprimerie qui doit en partie satisfaire aux besoins du Conseil de la République. L'autorisation de programme s'élève à 28 millions et le crédit de payement à 300 millions. Cette opération n'a pas soulevé de débat à la commission des finances.

Une seconde partie concerne le secrétariat général permanent de la défense nationale pour lequel le Gouvernement demande 30 millions d'autorisation de programme et 10 millions de crédit de payement destinés à la modernisation du matériel servant au chiffre.

Une troisième partie concerne le groupement de contrôles radioélectriques pour lequel le Gouvernement demande 20 millions d'autorisation de programme pour l'achat de matériel d'interception et 29 millions de crédit de payement, dont 20 millions ont déjà été ouverts au titre des services votés, pour la poursuite des travaux de modernisation des stations radiogoniométriques.

Il n'est pas non plus nécessaire de s'étendre très longtemps sur ces chapitres étant donné, d'une part, la modicité des sommes et, d'autre part, le fait qu'il s'agit là de travaux déjà engagés pour lesquels nous avons assez peu d'autorisations nouvelles

La plus grosse part de ce budget concerne le commissariat à l'énergie atomique. M. le ministre des finances nous disait hier que les crédits qu'il avait mis à la disposition de cet organisme étaient de 60 p. 100 supérieurs à ceux de l'an dernier. M. le ministre de l'industrie et du commerce ajoutait que les programmes français étaient suffisants pour assurer l'équilibre énergétique en face du doublement prévu de la consommation d'énergie en dix ans.

Ces deux déclarations font état de renseignements exacts, mais il faudrait les interpréter et, pour ce faire, il conviendrait peut-être se référer à la discussion qui s'est instaurée ici même l'année dernière sur les crédits ouverts au commissariat à l'énergie atomique en vertu du plan quinquennal. Une première tranche de travaux de 14 milliards était inscrite pour 1957 et il avait été effectivement prévu 54 milliards pour 1958, somme que nous trouvons dans le projet de budget qui nous est soumis. Seulement, il s'agit de dépenses en francs constants et vous avez entendu, au début de la séance d'hier, notre rapporteur général vous indiquer que le volume des travaux de tous les budgets d'investissement serait gravement affecté, dans une proportion variable selon leur nature, par la dévaluation du franc intervenue entre temps et par la hausse des prix qui, elle, est malheureusement dans une certaine mesure constante.

Quand il s'agit d'un programme quinquennal, le problème est encore plus grave et, bien entendu, si nous maintenons pendant cinq ans les mêmes sommes en francs pendant les années 1958, 1959, 1960 et 1961, c'est-à-dire pendant toute la période d'exécution du plan de deux cents milliards du commissariat à l'énergie atomique, nous obtirons à une diminution extrêmement importante du volume des travaux pouvant être entrepris.

Quant à la question de l'énergie qu'avait évoquée hier M. le ministre de l'industrie et du commerce, s'il est exact que les crédits qui ont été votés permettaient de respecter le principe du doublement en dix ans, tout au moins pour 1958, il n'en est pas moins vrai que nous épuisons nos réserves et que nous avons fait un certain nombre d'hypothèses. La première, c'est le doublement en dix ans. La seconde, c'est que l'hydraulicité se maintiendra à un niveau satisfaisant. Or, de tout cela, nous ne savons à peu près rien, et vouloir hypothéquer l'avenir en ce qui concerne les crédits accordés au commissariat à l'énergie atomique me paraîtrait extrêmement dangereux, même sur le plan énergétique. Votre commission des finances l'a bien senti.

Ce budget présente une autre anomalie: les crédits de payement demandés à l'origine par le commissariat, de l'ordre de 52 milliards de francs, ont été ramenés aux environs de 45 milliards, dont 2.600 millions ont été réservés pour l'usine de séparation isotopique.

Nous constatons dans ce budget — je l'ai d'ailleurs déjà constaté dans d'autres — une étroite imbrication des crédits de payement et des autorisations de programme. Je m'explique. Les travaux du commissariat à l'énergie atomique comportent des études et des réalisations. Chaque fois que l'on entreprend des études — elles sont fort coûteuses dans un domaine où l'avenir est encore très incertain, où les réalisations sont difficiles et soumises à un grand nombre d'aléas, où le rythme de l'évolution des connaissances est extrêmement rapide — elles correspondent pour une part importante au payement de salaires, qui doivent aller de pair avec les autorisations de programme. En fait, 20 milliards de francs d'autorisations de programme ne peuvent être lancées parce que cela nécessiterait 6 milliards de crédits de payement, que ces 6 milliards ne figurent nulle part au budget et que, dans la pratique, ils sont réduits à 900 millions.

Un arbitrage a été demandé au président du conseil pour savoir ce qu'il convenait de faire. Cet arbitrage, annoncé à l'Assemblée nationale, n'a pas encore été rendu et nous ignorons pour l'instant la possibilité pour le commissariat à l'énergie atomique d'utiliser la totalité des 54 milliards d'autorisations de programme qui lui ont été accordés.

Nous aimerions avoir sur ce sujet un certain nombre de précisions et surtout savoir quand M. le président du conseil rendra l'arbitrage qui lui a été demandé. Il est plus que quiconque qualifié puisqu'il est à l'origine des différents plans d'exécution de l'énergie atomique.

A l'Assemblée nationale, des critiques extrêmement vives ont été formulées sur certaines réalisations du commissariat à l'énergie atomique, contre la lenteur de certains travaux et contre des incidents qui se seraient produits, à l'usine de Marcoule en particulier.

Je voudrais faire ici litière de ces critiques. Il est très facile de critiquer des ingénieurs, des fonctionnaires ou des savants. Je pense qu'il n'est pas très élégant de le faire dans le sein d'assemblées où ils n'ont pas la possibilité de se défendre.

M. Armengaud. Très bien !

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Au surplus, ces critiques me semblent injustifiées. En effet, dans quelle situation s'est trouvé le commissariat à l'énergie atomique quand il a entrepris un certain nombre de travaux ? Nous avons des alliés. Ces alliés, s'ils nous fournissent sur certains points mineurs des renseignement, taisent soigneusement les progrès qui sont réalisés dans d'autres domaines.

Si nous prenons, par exemple, la séparation isotopique, longuement évoquée à l'Assemblée nationale, nous pouvons constater que nous sommes dans l'obligation absolue de réinventer tout ce qui concerne cette question si délicate. Il nous faut mettre au point des métaux spéciaux permettant de véhiculer l'hexafluorure d'uranium, dont les vertus sont certainement très grandes, mais dont les défauts ne le sont pas moins. Il nous a fallu, à partir de zéro, créer les parois poreuses entre lesquelles filtre cet hexafluorure d'uranium pour isoler les deux isotopes: l'uranium 238 et l'uranium 235, dont les qualités chimiques sont identiques et que l'on ne peut séparer que grâce à des différences physiques minimes.

Enfin, on a vraiment exagéré les menus incidents qui se sont produits à Marcoule. Chaque fois que l'on met en route une installation d'un type aussi nouveau, il est inévitable que l'on enregistre quelques mécomptes et que l'on doive procéder à des mises au point. Tous les pays du monde, quels qu'ils soient, en ont connu de beaucoup plus importants encore que les nôtres, mais ils se sont bien gardés de les monter en épingle. A Marcoule, ces incidents n'ont jamais interrompu de façon notable la marche de l'usine.

On a également indiqué que la production de plutonium, qui avait été évaluée à l'origine à environ 100 grammes par jour, était tombée à 6 grammes. Ce chiffre est faux et la vérité actuellement se situe aux environs de 30 grammes, avec l'espoir de passer bientôt à 50 grammes.

Je tenais à souligner ces différents points pour démontrer une fois de plus que l'on aurait tort d'accuser nos chercheurs, nos ingénieurs et nos fonctionnaires qui, dans cette affaire, ont fait, je crois, tout leur devoir.

Certes, nous pouvons, nous aussi, reprocher que les crédits qui sont accordés principalement pour les recherches sur la fusion soient encore insuffisants; mais le commissariat à l'énergie atomique lui-même a reconnu que, pour l'instant, il n'était pas possible d'engager des crédits plus importants. Alors, il nous faut replacer la question sur son véritable terrain et ne pas craindre de dire que nos chercheurs, nos savants et nos ingénieurs ont actuellement la classe internationale. Quand on voyage beaucoup, ce qui m'arrive de temps à autre, on est heureux de constater qu'on leur rend plus hommage dans les pays étrangers que dans le nôtre

M. Armengaud. Très bien !

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Enfin, je voudrais terminer par une notion un peu oubliée par la plupart des rapporteurs du budget du commissariat à l'énergie atomique. Il s'agit de la fabrication essentiellement pacifique des radio-éléments artificiels, pour lesquels nous avons un certain retard. Ce retard n'est pas dû d'ailleurs, contrairement à ce que certains pensent, au commissariat lui-même, qui peut, à l'heure actuelle, satisfaire à tous les besoins et qui vient de mettre au point la première bombe au cobalt, mais plutôt à l'ignorance dans laquelle se trouvent les intéressés des usages des radio-éléments et des conditions de leur utilisation.

Pour ne citer qu'un exemple, nous pouvons dire qu'en Angleterre l'utilisation des radio-éléments, que ce soit dans le domaine de la médecine, de l'agriculture ou de l'industrie, est à peu près cinq à six fois plus importante que chez nous. Je pense qu'une saine propagande pourrait être faite pour amener un développement de cette utilisation pacifique de l'énergie atomique. Cette propagande serait extrêmement utile, mais, pour qu'elle donne un résultat il serait indispensable de mettre notre législation en harmonie avec l'utilisation de ces moyens nouveaux.

Il faudrait également avertir loyalement la population des dangers qu'elle court en les appréciant objectivement. J'ai pu constater, au cours d'une enquête à laquelle j'ai fait procéder, que nombre de personnes s'illusionnent sur les dangers réels de l'énergie atomique et, en général, les surestiment. Il ne faut pas non plus les sous-estimer, mais je pense que nous dissiperions un certain nombre de réactions psychologiques parmi les voisins des usines atomiques actuelles, si nous remettions les choses au point par une documentation habilement orchestrée.

Monsieur le ministre, voilà ce que je voulais vous indiquer et, comme la commission des finances, sur ce budget comme sur tous les autres, a décidé de ne faire au Gouvernement nulle peine, même légère, je conclus à l'adoption du budget qui nous est soumis. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur la partie de l'état A concernant la présidence du conseil ?...

Je mets aux voix, pour le titre V, l'autorisation de programme au chiffre de 78 millions de francs, et le crédit de payement au chiffre de 339 millions de francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI-A, l'autorisation de programme au chiffre de 54 milliards de francs et le crédit de payement au chiffre de 45.543.450.000 francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

Reconstruction et logement.

M. le président. Nous abordons la partie du projet de loi concernant le ministère de la reconstruction.

Je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement,

Pour assister M. le ministre de la reconstruction et du logement:

M. Pierard, directeur du cabinet;
M. Benet, directeur général des dommages de guerre;
M. Fontana, directeur de la construction;
M. Hauswirth, directeur de l'administration générale;
M. Sarry, chef de bureau à la direction de la construction;
M. Rambaud, conseiller technique au cabinet;

Pour assister M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan:

M. Peguret, administrateur civil à la direction du Trésor;

M. Piel, administrateur civil à la direction du budget;

M. Valette, administrateur à la direction du budget;

M. Roques, conseiller technique.

Acte est donné de ces communications.

Je donne lecture des autorisations de programme et des crédits de payement figurant à l'état A pour le ministère de la reconstruction:

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 870 millions de francs;
« Crédit de payement, 1.285.400.000 francs. »

TITRE VI-A. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

(Subventions et participations.)

« Autorisation de programme, 2.080 millions de francs;
« Crédit de payement, 553 millions de francs. »

TITRE VII. — REPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

« Crédit de payement. 157.500 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais malheureusement être obligé d'allonger la liste des collègues qui sont venus ici se lamenter de l'insuffisance des crédits accordés à un département ministériel particulièrement cher aux élus de cette assemblée.

En effet, les crédits demandés pour le ministère de la reconstruction portent au total sur 171.890 millions de francs, soit une diminution de 53 milliards, c'est-à-dire près de 24 p. 100 par rapport à l'exercice précédent. Sur ces 172 milliards, certes, figurent des dépenses ordinaires pour 12.500 millions que nous n'examinerons pas maintenant, alors que les crédits d'investissement et de dépenses en capital portent sur 159.300 millions.

Si les dépenses de fonctionnement, monsieur le ministre, n'accusent qu'une diminution de 2,70 p. 100, c'est-à-dire si les frais de fonctionnement sont pratiquement inchangés, par contre, les dépenses en capital et la réparation des dommages de guerre sont affectées d'une réduction, comme je viens de le dire, comprise entre 20 et 25 p. 100 selon les chapitres.

En ce qui concerne les dépenses en capital, celles-ci comportent, d'une part, les investissements exécutés par l'Etat, d'autre part ceux exécutés avec le concours de l'Etat. A ces deux titres, une autorisation globale de programme de 2.950 millions vous est accordée, soit une diminution de 50 p. 100 par rapport à l'an dernier.

Il est juste toutefois d'indiquer que vous pourrez disposer au cours de cette année de quelque 1.500 millions déjà votés l'an dernier par anticipation, mais utilisables seulement cette année.

Sur quels chapitres portent essentiellement les réductions ? Sur l'aménagement des lotissements défectueux, l'équipement collectif ainsi que les subventions accordées au titre de la rénovation des îlots d'habitation. Tous ces travaux intéressent particulièrement les collectivités locales.

Les crédits de payement sont réduits d'environ un cinquième, 1.838 millions contre 2.300 millions l'an dernier. Comme pour les autorisations de programme, les réductions frappent surtout les subventions accordées aux collectivités locales et aux associations syndicales.

En ce qui concerne les dommages de guerre, les crédits accordés pour 1958 portent sur 27.600 millions en autorisations de programme, 92.500 millions en crédits de payement et 65 milliards en titres. Ces crédits sont en diminution sensible, eux aussi, par rapport à l'an dernier. Les autorisations de programme sont diminuées de 118.500 millions. Les crédits de payement sont réduits de 57.700 millions. En fait, le ministère de la reconstruction ne disposera en crédits d'engagement que de quelques crédits de report pour la reconstruction immobilière, dont 25 milliards représentent la troisième tranche du plan triennal d'indemnisation des biens meubles d'usage courant et de quelques centaines de millions pour les allocations d'attente et les indemnités d'éviction et de dépossession.

En ce qui concerne les crédits de payement, les indemnités et avances dues aux sinistrés sont réduites de plus de 40 p. 100 et passent de 123.700 millions à 72.500 millions. Seuls sont en augmentation les crédits prévus pour la mobilisation des titres, qui passent de 60 milliards à 65 milliards.

Dans mon rapport, j'ai examiné, mes chers collègues, l'évolution des différentes catégories de dépenses et je ne peux que vous engager à vous reporter à ce document. Vous y lirez des chiffres significatifs sur les réductions opérées depuis quelques années sur les payements effectués au titre du ministère de la reconstruction.

Pour les crédits affectés aux immeubles de toute nature, il ne reste que 65 milliards cette année contre 95 l'an dernier; pour les meubles, 6 milliards contre 20 milliards l'an dernier; 900 millions au titre des éléments d'exploitation contre 8 milliards l'an dernier, chiffres qu'alors nous supposions déjà comme largement insuffisants.

Ces crédits ne permettent, pour les immeubles de toute nature, que de payer tout juste les opérations en cours et encore à un rythme très lent, les payements en espèces étant surtout réservés à la reconstitution immobilière — déjà en cours — d'immeubles détruits à 100 p. 100 et à un tout petit programme de quelque 5.000 logements qui sera lancé en 1958, sur les quelque 22.000 qui restent encore à construire.

En ce qui concerne les indemnités mobilières, alors que l'échéancier des payements prévoyait 25 milliards, il n'en est accordé que 6. Cela est d'autant plus grave que les crédits accordés pour 1957 ont été rognés en cours d'année et que les décisions de payement émises et notifiées aux sinistrés en 1957 ne pourront pas être toutes honorées en 1958.

En ce qui concerne les éléments d'exploitation, je ne peux véritablement parler d'un programme. Les quelque 900 millions prévus à ce titre permettront tout juste d'engager un certain nombre d'opérations urgentes, dont l'engagement est, si j'ose dire, déjà moralement commencé.

Devant une telle situation, votre rapporteur a examiné comment et dans quelles conditions de temps pourrait être achevée l'indemnisation des sinistrés. L'an dernier, nous déplorions l'impossibilité d'apurer avec certitude la charge des dommages de guerre avant l'exercice 1960; à condition encore qu'aucun élément nouveau, en particulier aucune hausse de prix, ne vienne alourdir les prévisions. Or, différentes éventualités se sont produites: d'une part, nous avons eu des étalements de payements en cours d'année et, d'autre part, des hausses de prix.

Le nouvel échéancier montre que les payements, au lieu d'aller décroissant rapidement, chargent au contraire très lourdement les exercices suivants, en particulier l'exercice 1959.

D'autre part, l'incidence des hausses de prix sur les restes à payer et celle de la fixation définitive des créances qui étaient encore incertaines au début de l'année dernière amènent d'ores et déjà à penser qu'il y aura un accroissement de charges que vos services estiment actuellement devoir être de l'ordre de 80 milliards.

En résumé, alors que les sinistrés espéraient que les derniers engagements seraient pris cette année, faute de l'avoir été l'année dernière, il faut maintenant accepter l'idée qu'ils ne seront pas pris avant quelques années.

En ce qui concerne les dommages mobiliers, nous regrettons qu'en 1958 on ne puisse payer les créances déjà notifiées.

En ce qui concerne les éléments d'exploitation, je ne ferai aucune prévision sérieuse en l'état présent des choses.

En ce qui concerne les crédits affectés à la construction d'habitations à loyer modéré, nous avons constaté que la dotation prévue pour 1958 correspondait exactement au minimum du programme inconditionnel voté par les Assemblées lors de l'adoption de la loi-cadre. Or, dans l'esprit des auteurs et dans notre esprit à tous, ce minimum devait permettre d'assurer la continuité des chantiers, de donner aux entreprises ainsi qu'aux organismes constructeurs la possibilité de faire des prévisions à longue échéance; mais nous attendions un programme complémentaire qui, voté annuellement, devait permettre de compléter les travaux et de traduire la volonté du ministère et éventuellement celle du Parlement. Or, 1958 n'apporte aucun programme complémentaire.

En ce qui concerne les versements autorisés, ils passent de 145 à 155 milliards, soit une augmentation de 10 milliards, qui correspond à peine aux augmentations de prix intervenues depuis l'an dernier.

Pour ce qui est des primes à la construction, même observation que pour les habitations à loyer modéré. Le crédit est de 8 milliards, c'est-à-dire toujours le minimum prévu par la loi-cadre.

Votre commission conçoit les inquiétudes du Gouvernement devant l'augmentation annuelle du montant des primes. Celui-ci, qui était de quelques milliards dans les premières années, est passé à 12 milliards en 1956 et, si mes renseignements sont exacts, à 19 milliards en 1957.

Cependant, le maintien des autorisations d'engagement à 8 milliards de francs est de nature à entraîner des répercussions graves sur l'évolution future de la construction.

Il en est de même des réductions opérées sur le volume des prêts accordés par le Crédit foncier. Jusqu'alors, le montant des prêts accordés par le sous-comptoir des entrepreneurs, relayé par le Crédit foncier, n'était pas fixé.

Depuis l'an dernier, la crainte d'une inflation s'est soudainement révélée chez certains, alors que personne ne s'en était inquiété jusque là. Bien que votre commission des finances ait signalé ce risque tous les ans dans ses rapports, on s'en est aperçu au moment où il fallait aider pour la première fois le Crédit foncier à opérer une consolidation. Votre commission des finances, je le répète, l'avait prévu. A l'époque, on avait pensé qu'on trouverait une solution à la fin de la première période; on ne l'a pas trouvée jusqu'à présent. Toujours est-il que, l'an dernier, quelque cinquante milliards seulement ont été consolidés. Le Trésor a participé pour 19 milliards environ à cette opération.

Devant une pareille situation, le Gouvernement a estimé devoir limiter le montant des prêts et le volume des effets escomptés par la Banque de France. Je crois qu'un chiffre de 200 milliards, annuellement, a été arrêté.

Nous avons alors essayé de faire le point de la construction. L'an dernier, nous nous félicitions d'avoir virtuellement atteint l'objectif que le deuxième plan avait fixé en 1952-1953, c'est-à-dire, 240.000 logements à construire annuellement

Nous espérions — je l'avais indiqué dans mon rapport — en construire 270.000 au cours de l'exercice 1957 avec comme objectif les 300.000 que le Parlement avait fixés dans la loi-cadre comme étant le rythme indispensable pour résoudre le problème du logement qui se pose dans notre pays, à condition toutefois de maintenir ce rythme pendant une ou deux dizaines d'années.

Or les restrictions de crédits apportées au cours de la seconde moitié de 1956 aux primes et prêts, restrictions aggravées en 1957, permettent d'affirmer que, malheureusement, si en 1957 les achèvements de chantiers ont pu être maintenus, en 1958, par contre, l'objectif ne sera pas atteint.

Le nombre des mises en chantier est passé de 320.000 en 1956 à 290.000 en 1957 et M. le ministre a déclaré devant notre commission de la reconstruction qu'il mettrait tout en œuvre pour arriver à un chiffre minimum de 230.000 mises en chantier au cours de la présente année.

Une réduction aussi importante des mises en chantier nous paraît excéder ce qu'il eût été sage de faire pour stimuler le rapide achèvement des immeubles en construction et nous cause de très graves préoccupations pour l'avenir s'il n'y est porté rapidement remède. M. le ministre s'en est d'ailleurs rendu compte puisqu'il a demandé à M. le ministre des finances l'autorisation d'engager par anticipation, au cours du premier semestre, environ les deux tiers du montant annuel des primes.

D'autre part, les hausses de prix dont nous craignions les effets l'an dernier n'ont cessé, à la fin de l'exercice 1957, de devenir de plus en plus préoccupantes et de nature à mettre en danger l'avenir de notre construction.

Ces hausses de prix devaient être freinées. Un certain ralentissement, monsieur le ministre je le conçois, était inévitable. Il fallait, avant tout, que l'on songe non pas à augmenter le nombre des ouvertures de chantier mais à restreindre celui-ci pour ne pas diluer l'effort, mais le consacrer entièrement à l'achèvement des chantiers. Votre commission a estimé que le ralentissement d'expansion dans ce secteur était peut-être nécessaire pour des raisons de caractère monétaire. Elle pense cependant que le coup de frein a été trop brutal.

Certes vous avez accompli œuvre méritoire, monsieur le ministre. Vous êtes parvenu à faire revenir M. le ministre des finances sur la réduction du taux des prêts par rapport au coût des constructions permettant ainsi la reprise des constructions économiques. Vous avez assoupli les « prix-plafonds ». Vous avez pris, ces jours-ci, des mesures qui sont saluées par l'ensemble des candidats constructeurs avec une grande satisfaction; mais, la suppression presque totale de la prime à 600 francs risque d'éloigner définitivement de la construction des capitaux privés qui ne demandaient qu'à s'y investir. Je crois qu'une fois brisé l'élan que l'on a eu tant de peine à donner à la construction, il y a des risques qu'il ne soit difficile de le reprendre. Monsieur le ministre, c'est là que votre action devra intervenir en cours d'année afin que, s'il n'est pas encore trop tard, vous évitiez que cet élan ne soit brisé.

En ce qui concerne les dommages de guerre, je vous ai dit que la situation n'est pas réjouissante. C'est la fin des lois-programmes; c'est la fin des promesses faites en matière d'achèvement rapide. Au rythme prévu, les dernières opérations ne seront guère engagées avant quelques années. Les réparations se payeront pour une large part et même presque exclusivement en titres. Dans le même temps les frais de nantissement viennent d'être accrus par toute une série de mesures telles que l'augmentation du taux d'escompte de la Banque de France, l'assujettissement à la taxe sur les prestations de service des opérations effectuées par les établissements financiers à l'occasion du nantissement de ces titres.

Les sinistrés mobiliers ont vu leur part, déjà si mince, encore réduite.

Toutes ces mesures restrictives ne réduisent malheureusement pas pour autant les frais généraux d'une administration qui, après avoir eu un caractère provisoire, est en train de devenir définitive.

J'ajoute d'ailleurs que des activités nouvelles viennent de lui être attribuées. Un certain article 28, qui avait pour objet d'établir une procédure de recouvrement des trop-perçu que l'administration a versés, a été disjoint par l'Assemblée nationale. Tout en étant d'avis que certains trop-perçu doivent faire l'objet de reversements, j'estime que des mesures doivent être prises aussi pour éviter d'apporter de nouveaux éléments de mécontentement à nos sinistrés. Je crois qu'il faut trouver une solution pour ne pas recouvrer des sommes minimes dont les frais de recouvrement dépassent le montant. Il faut qu'à l'échelon départemental ces recouvrements puissent être examinés par une commission, étant entendu que pour certains recouvrements d'un montant élevé la décision doive être prise à l'échelon national. Une formule est à mettre au point. Peut-être aurons-nous l'occasion d'en discuter tout à l'heure et d'entendre votre point de vue sur ce sujet, monsieur le ministre.

Enfin, mes chers collègues, l'aide apportée aux collectivités locales et aux organismes de construction, notamment par l'intermédiaire du fonds national d'aménagement du territoire (F. N. A. T.), qui a tant retenu l'attention de notre Assemblée au moment du vote de la loi-cadre, est plus réduite que jamais. Ce fait joint à d'autres semble justifier le scepticisme que certains manifestaient devant une si belle construction de l'esprit, malheureusement trop éloignée des réalités. D'ailleurs, le Gouvernement n'a pas encore jugé utile de déposer le projet de loi qui devait permettre de trouver la procédure de ratification.

Monsieur le ministre, nous savons que vos difficultés ne sont pas minces; il vous faudra beaucoup d'ingéniosité pour éviter le pire. Aussi, pour ne pas encore compliquer une tâche presque insurmontable, votre commission des finances vous propose-t-elle l'adoption du budget des dépenses en capital du ministère de la reconstruction et du logement avec l'espoir qu'en cours d'année, des moyens supplémentaires seront mis à la disposition de ce département, faute de quoi tout un passé d'effort que vous avez repris avec tant de courage serait vain. *(Applaudissements.)*

M. le président. La parole est à M. Marcel Bertrand, rapporteur pour avis de la commission du logement, de l'aménagement du territoire et des dommages de guerre.

M. Marcel Bertrand, *rapporteur pour avis de la commission du logement, de l'aménagement du territoire et des dommages de guerre.* Mesdames, messieurs, dans le projet de loi soumis à votre examen, trois points intéressent notre commission du logement: premièrement, les crédits mis à la disposition de la Caisse autonome de la reconstruction; deuxièmement, les crédits d'équipement, les dépenses en capital et le fonds d'aménagement du territoire; et troisièmement, l'aide à la construction d'habitations à loyer modéré, locatif et accession à la propriété et secteur primé.

La commission du logement a été fâcheusement impressionnée par la lecture des propositions budgétaires, étant donné les réductions catastrophiques des crédits tant sur le plan de la construction que sur celui de la reconstruction. Elle a constaté que ces propositions allaient à l'encontre de la loi-cadre d'août 1957 et estimé devoir faire siennes les observations contenues dans le rapport sur les crédits du logement et de la reconstruction fait par M. Courant à l'Assemblée nationale sur le projet de loi de finances pour 1958, n° 6107, deuxième partie concernant les moyens des services et les dispositions spéciales.

Le préambule en est le suivant:

« Quatorze ans après la libération du territoire, trouver un logement demeure la préoccupation essentielle d'un très grand nombre de Français.

« Malgré les efforts financiers accomplis pour reconstruire les ruines de la guerre, en dépit des initiatives prises pour permettre aux classes les moins aisées d'accéder à la propriété d'un logement, le but semble s'éloigner à mesure qu'on le poursuit. En 1953, le commissariat au plan considérait que la construction de 270.000 logements à partir de 1957 répondait aux besoins, aujourd'hui, ce même commissariat au plan avance comme un minimum le chiffre de 300.000 logements à construire par an.

« En 1946, la population de la France était de 40.486.000 habitants; nous avons appris ces derniers jours qu'elle atteignait désormais 44.289.000 habitants. En douze ans, la population française a augmenté de 10 p. 100. Ce renouveau démographique constitue assurément la plus belle promesse d'avenir pour notre pays. Mais, lorsque les jeunes générations nées après la guerre seront parvenues à l'âge adulte et désireront créer de nouveaux foyers, c'est-à-dire à partir de 1965, comment se logeront-elles ? Si d'ici là un effort gigantesque n'est

pas accompli, la France connaîtra alors une crise sociale d'une gravité exceptionnelle.

« C'est pourquoi les restrictions financières que traduit le projet de budget de la reconstruction et du logement pour 1958 sont inquiétantes. »

En conclusion, le rapporteur estime que:

« La discussion de ce projet de budget ne doit pas être purement formelle. Une conclusion devra être donnée aux débats que nous allons lui consacrer, conclusion que, au-delà d'une prise de position, sur les données budgétaires, devra comporter l'indication de la voie dans laquelle le Parlement souhaite voir le Gouvernement s'orienter: pour achever la reconstruction, pour développer la construction ».

Pour le chapitre premier, sur les problèmes de la reconstruction, c'est également au rapport de M. Courant que votre commission se réfère. Que dit-il ?

« En fait, la reconstruction immobilière n'est pas achevée, et surtout la liquidation financière de la réparation des dommages de guerre est loin de son terme.

« Où en est la reconstruction ?

« La réponse à cette question comporte deux aspects, l'un en quelque sorte physique, l'autre financier.

« Depuis le début des opérations de reconstruction, 284.125 logements entièrement détruits ont été reconstruits, 57.240 sont en cours de reconstruction, soit au total 341.365 logements. Si l'on ajoute à ce chiffre celui des logements réparés, soit 812.700, on peut estimer que 1.154.065 logements ont été ou sont sur le point d'être rendus à l'habitation. La tâche n'est pas terminée. 22.000 logements restent encore à construire, comme le disait notre collègue Bousch tout à l'heure.

« D'après les indications que M. le ministre de la reconstruction et du logement a personnellement données à votre commission des finances, on prévoit, en 1958, le lancement de 5.000 de ces logements. Si l'on retient l'hypothèse que ce rythme ne s'améliorera pas dans les années prochaines, on est conduit à conclure que la dernière tranche de reconstruction ne sera pas mise en route avant 1961, c'est-à-dire que les derniers logements financés sur les crédits de la caisse autonome de la reconstruction ne seront pas terminés avant 1963-1964, exactement vingt ans après la destruction des immeubles qu'ils remplaceront.

« Il serait d'ailleurs erroné de penser que l'achèvement du dernier logement reconstruit marquera la fin des opérations de reconstruction. Le problème est infiniment plus complexe. Les réparations de dommages que la loi ordonne sont multiples. C'est un travail administratif et contentieux en même temps qu'une charge financière considérables.

« Que reste-t-il exactement à faire aujourd'hui ?

La réponse vient à la suite du même rapport.

« Sur la base des évaluations faites en 1954, il resterait donc à payer au 31 décembre 1957 193.826 millions.

« Mais ce chiffre devra être corrigé:

« 1° D'une part, il faudra tenir compte des dépenses que les lois des 18 juin et 4 août 1956 ont mises à la charge de l'Etat (assimilation sous certaines conditions à un dommage de guerre des expropriations pour cause d'utilité publique, exonération de l'abattement de vétusté pour certaines collectivités, admission de certains étrangers jusqu'alors exclus, changement d'affectation des indemnités mobilières, assimilation à des acomptes des sommes versées aux sinistrés au titre d'autres administrations);

« 2° D'autre part, des revalorisations sont indispensables en raison des hausses de prix importantes qui se sont manifestées;

« 3° Enfin, les évaluations poussées plus loin entraînent des rajustements indispensables.

« Sur la base de ces différentes prévisions, le reliquat disponible de 64 milliards de francs sur les crédits de programme ouverts par la loi du 3 avril 1955 sera certainement insuffisant. Il sera nécessaire d'autoriser des engagements complémentaires pour un montant qui ne peut être chiffré actuellement, mais qui sera vraisemblablement de l'ordre de plusieurs dizaines de milliards de francs.

« Ce montant pourra sans doute être déterminé avec exactitude dans le courant de l'année 1958. »

Puis suit un tableau donnant les restes à payer au 1er janvier 1958. Il fait apparaître pour les immeubles de toute nature, en espèces 172.220 millions, en titres, 70.826 millions, au total, 243.046 millions: pour les meubles d'usage courant, en espèces, 34 milliards, en titres, 60 milliards, et au total, 94 milliards; pour les éléments d'exploitation, en espèces, 18.166 millions, en titres, 73.941 millions et au total, 92.107 millions.

Le même rapport souligne la charge imposée par le décret n° 57-36 du 5 janvier 1957 qui a mis à la charge au ministère de la reconstruction et du logement l'indemnisation des sinistrés d'Indochine.

L'article 29 de la loi de finances concerne ces règlements. Votre commission de la reconstruction et du logement, incompletement informée, souhaite la disjonction de cet article afin qu'un examen contradictoire soit effectué pour que soient fixées des bases équitables de rétribution.

En ce qui concerne les travaux de voirie, il reste 105 milliards de crédits de payement à obtenir. Si bien que la récapitulation des restes à payer au 1er janvier 1958 est de: sinistrés métropolitains, 429.153; sinistrés d'Indochine et d'outre-mer, 60.000; voirie et réseaux divers, 105.143, soit au total, 594.296.

Il ressort clairement des indications de ce tableau récapitulatif qu'au rythme actuel des autorisations de dépenses, soit pour 1958, 157.500 millions de francs, dont 92.500 millions en espèces et 65 millions en titres, l'indemnisation des dommages de guerre ne sera pas achevée avant 1962, alors que le plan triennal de 1954 faisait entrevoir, compte tenu de retards inévitables, une fin possible avant 1960.

Ce retard va encore aggraver considérablement celui qui fut pris en 1952 en matière immobilière par le blocage des crédits et en 1953, en matière mobilière par le décret du 6 août.

Sans reprendre le détail des articles de la répartition qui nous est donnée à l'annexe 1 (1er volume, n° 6107, page 358) la constatation qui s'impose est que les autorisations de programmes et de payements s'élèvent respectivement à 27.608 millions et 92.500 millions, alors qu'elles étaient, en 1957, de 176.860 millions et de 160 milliards. On en conviendra, la différence est particulièrement sensible.

La commission du logement du Conseil de la République proclame qu'il ne peut y avoir de laissés pour compte; car elle sait que les cas restant à résoudre sont généralement les plus modestes, s'ils ne sont pas litigieux, par conséquent, les plus intéressants, ceux pour qui aucune influence bénéfique n'a joué. Elle constate que le problème est particulièrement préoccupant.

En effet, si physiquement la reconstruction est réalisée à 90 p. 100, les créances, elles, ne sont apurées qu'à 40 p. 100. Votre commission estime indispensable que l'aspect contentieux et juridico-administratif soit réexaminé sérieusement pour sortir de cette situation et tirer les sinistrés de leurs difficultés.

Elle constate pour le regretter qu'il n'a été jusqu'alors publié aucun des textes d'application de la loi-cadre votée le 7 août 1957 à l'initiative de notre collègue M. Bernard Chochoy et qui, pour nous, est devenue la charte du logement et de l'urbanisme français.

Elle souligne la nécessité d'une promulgation d'urgence, en particulier le décret prévoyant la cession des titres mobiliers (article 10). S'agissant de textes d'ordre réglementaire simple, rien ne s'oppose à cette promulgation.

A la demande de M. Zussy, la commission souhaite que des mesures nouvelles soient prises pour permettre aux communes et aux collectivités le nantissement des titres dont elles sont détentrices. Ceci pour leur éviter des difficultés de trésorerie lorsqu'elles reconstituent leur patrimoine, notamment leurs forêts.

Parmi les décrets à publier d'urgence, la commission rappelle ceux qui visent l'accélération de la liquidation des dossiers individuels et de reconstruction groupée, car là aussi l'expérience indique que ce sont les sinistrés humbles qui sont handicapés.

Sans s'opposer aux dispositions de l'article 28, votre commission souhaite que l'application de la réglementation soit généreuse et que le critère soit la reconstruction à l'identique.

L'article 26 a été voté séparément et fait l'objet de la loi spéciale du 5 mars 1958. Cette loi a fixé le volume des payements par titres, susceptibles d'être émis au cours de l'année 1958 à 65 milliards.

En ce qui concerne les crédits d'équipement, la commission manifeste une très vive inquiétude car elle constate que, par rapport au budget de 1957, les abattements sont considérables.

A la page 353 de l'annexe n° 1, un tableau fait ressortir que les crédits de payement passent de 2.313 millions en 1957, à 1.838,4 en 1958.

A la page 354 du même volume, la part réservée à la rénovation des îlots insalubres est considérablement diminuée. 500 millions seulement sont prévus, alors que la possibilité de 3 milliards avait été ouverte en 1957. Votre commission constate que la perspective ouverte de détruire 15.000 taudis annuellement n'existe plus. Nous n'aurons la possibilité d'en détruire que moins de 8.000 au lieu de 15.000 ainsi qu'il en était précédemment décidé.

A la même page — logement des fonctionnaires — l'article 3 de la loi du 7 août 1957 avait traduit la volonté du Parlement d'un effort en faveur du logement des fonctionnaires équivalent à celui de 1 p. 100 du secteur privé.

Les raisons de cette volonté ont été rendues — vous le savez, mes chers collègues — plus impérieuses encore depuis 1957 par le retour en métropole de nombreux fonctionnaires du Maroc et de Tunisie. Or, malgré cette volonté manifestée, l'amputation des crédits est telle que, contre les 26.000 loge-

ments lancés en 1956, il ne sera possible d'en lancer, en 1958, que 6.000 à 8.000.

Cette situation aura des répercussions fâcheuses. Les H. L. M. doivent réserver 10 p. 100 de leurs constructions aux fonctionnaires, le financement étant prévu à 100 p. 100. Pour loger ces fonctionnaires, qui apportera les 15 p. 100 de financement complémentaire ?

La commission tient à mettre en évidence les insuffisances constatées dans les différents crédits d'équipement et à dire qu'elles constituent un danger pour la réalisation des opérations de lutte contre le taudis, des rénovations urbaines, de l'aménagement normal du territoire et la création des zones à urbaniser et des grands ensembles.

En effet, l'article 23 ne prévoit, pour le fonds national de l'aménagement du territoire, qu'une élévation de 3 milliards du montant du découvert. En 1956, le plafond était de 25 milliards. En 1957, il fut porté à 43 milliards. Notre collègue, M. Bernard Chochoy, alors ministre, avait obtenu que ce plafond soit, pour 1958, augmenté de 20 milliards et porté par conséquent à 63 milliards. Or ce plafond n'est aujourd'hui fixé qu'à 46 milliards. La commission estime que rien d'utile ne pourra être entrepris avec 3 milliards et elle se demande pourquoi cette somme a été retenue et à qui elle est destinée. Les déclarations actuellement optimistes du ministre, M. Garet, ne concordent pas, semble-t-il, avec la réalité budgétaire.

J'en viens à l'aide à la construction.

Quelles sont les perspectives pour 1958 ? Les prévisions du ministre sont optimistes. Il a déclaré à l'Assemblée nationale et devant votre commission, dernièrement encore à Roubaix, qu'il était possible de lancer 230.000 logements se décomposant comme suit: reconstruction: 5.000; habitations à loyer modéré, secteur locatif: 50.000; accession à la propriété: 15.000, soit au total 65.000 logements pour les habitations à loyer modéré; secteur privé: 140.000; immeubles sans financement d'Etat: 20.000 logements. En outre, le ministre désire, a-t-il dit, prendre des mesures qui permettront le lancement, pendant le premier semestre, de 135.000 logements.

M. Courant, dans son rapport, fait remarquer que les perspectives pour 1958 marquent un recul considérable. Si les possibilités actuelles sont de 230.000 logements, en 1957, il en a été lancé 287.000, en 1956, 321.000 — le chiffre véritable doit être d'ailleurs de 350.000 — en 1955, 282.000. Il ajoute: « Aussi bien n'est-il pas certain que les déclarations du ministre puissent être exactement réalisées. »

Sans doute, les calculs du ministre sont-ils sages et raisonnables et, toutes choses restant égales, il est possible que le chiffre de 230.000 logements soit atteint au cours de l'année 1958. Il est toutefois nécessaire de faire observer que la situation est en voie de modification profonde. Si la tendance actuelle à la hausse des prix se maintenait, les crédits dégagés ne permettraient de construire qu'un nombre sensiblement inférieur de logements. A la vérité, c'est aux environs de 200.000 logements qu'une quasi-certitude peut être envisagée.

Dans son rapport, M. Courant ajoute que, pour tenir compte des besoins actuels et des besoins futurs — ceci pour compenser l'augmentation de la natalité française — il faudrait construire dès maintenant 300.000 logements par an et cela pendant une période s'étalant au moins jusqu'en 1965. Nous en sommes loin. Cette année, le ministre espère 230.000 logements. M. Courant, pour sa part, en envisage 200.000. Aussi, la commission est-elle entièrement d'accord avec M. Courant lorsqu'il indique :

« Nous rappelons que le Parlement a voté un texte, la loi du 7 août 1957, qui impartissait au Gouvernement un délai de deux mois pour établir un plan de financement de la construction. Ce délai est largement dépassé et le Gouvernement ne semble pas se soucier de déposer un projet. »

Les déclarations du ministre quant au lancement de 135.000 logements au cours du premier semestre de 1958 et l'évaluation moins optimiste de M. le rapporteur Courant portant sur 200.000 logements par an troublent la commission. Sans nouveau crédit, que sera-t-il possible de lancer durant le deuxième semestre de l'année ? Seulement 65.000 logements !

La commission est peu favorable à cette méthode. Si le rythme annuel s'établit à 200.000 logements, la répartition du lancement doit être judicieuse et le bourrage du premier semestre serait regrettable et peu rationnel, compte tenu des facteurs que les travaux du Conseil économique, du commissariat au plan et de votre commission des finances ont mis en lumière, à savoir ce qui est en cours, soit environ 500.000 logements, au 1er janvier 1958, la saturation des entreprises dans bon nombre de départements, les difficultés de certains secteurs (sanitaire, chauffage central par exemple) et la tension des prix.

Il apparaît à la commission que c'est plutôt le deuxième semestre qu'il conviendrait d'amplifier, car, avec une telle méthode, non seulement on rompt les avantages de la continuité pluriannuelle, mais encore on crée, au cours d'une même année, une situation en dents de scie.

Avec 290.000 logemets en 1957, certains ont parlé de cassure. Que pourra-t-on dire, en 1958, avec 200.000 logements ?

La commission réclame du Gouvernement une fixation claire de ses objectifs.

Dans le domaine des habitations à loyer modéré, il y a six mois, au moment où fut élaboré un plan de répartition des crédits, il était possible, compte tenu de quelques reliquats des tranches antérieures, de lancer 75.000 logements. Quelles sont les possibilités actuelles ?

En 1955, 76.000 logements, dont 56.000 du secteur locatif, furent lancés. Ce nombre s'éleva, en 1956, à 90.000 logements, dont 72.000 du secteur locatif et, en 1957, à 92.000 logements dont 80.000 du secteur locatif.

Tenant compte à la fois de l'augmentation des prix et du maintien des crédits, la commission de la reconstruction constate avec regret que les chiffres des années antérieures ne seront pas atteints et que le déficit sera considérable et même catastrophique eu égard aux besoins croissants.

Pour ce qui est du secteur primé, la situation n'est pas meilleure. En 1957, 150.000 logements ont été financés. En 1958, que pourra-t-on financer ? Du fait que les prêts sont portés à 76 p. 100 pour les logements primés à 1.000 francs, le nombre des logements construits dans le cadre des primes diminuera.

D'abord, le volume annuel maximum des prêts du Crédit foncier demeurant selon toute vraisemblance fixé à 200 milliards, il sera construit, dans ce cadre, moins de logements, le prix de ceux-ci augmentant. Comme la logique le veut, le « logéco » primé à 1.000 francs gardera le même nombre d'attributaires. C'est donc le nombre des logements primés à 600 francs qui diminuera davantage. Autrement dit, la catégorie des constructeurs ruraux se trouvera plus particulièrement lésée.

D'autre part, les candidats constructeurs risquent dès lors de trouver la charge trop lourde et de renoncer à l'avenir à s'engager dans la voie de la construction.

Sur ce point également, le ministre a déclaré qu'il envisageait l'effort sur le premier semestre 1958 et qu'à ce titre il dégagerait 6 milliards sur 8 avant le 30 juin 1958, ce qui ne semble pas rationnel à la commission.

En conclusion, la commission tient à manifester avec force son inquiétude devant la mise en veilleuse des opérations ayant le caractère social le plus marqué et présentant la plus grande urgence sur le plan technique et économique, telle la reconquête du centre des agglomérations aujourd'hui taudis. Elle regrette également l'abandon, qui apparaît nettement, de la politique de construction des grands ensembles et d'une politique de réserves foncières, l'indigence des moyens mis à la disposition du fonds national d'aménagement du territoire, les retards inadmissibles et incompréhensibles apportés à la publication des décrets d'application de la loi-cadre, les risques, sans parler de leur émiettement, des constructions H. L. M. En effet, d'après les renseignements qui nous sont parvenus, il ressort que les programmes financés en 1958 porteront en moyenne sur trente-quatre logements.

Que devient la politique de haute productivité voulue par les assemblées à l'occasion du vote de la loi-cadre d'août 1957 ?

Il semble aujourd'hui qu'on tourne le dos à cette orientation voulue par le législateur. C'est en effet dans un sens opposé que le ministre paraît se diriger, cela malgré les démonstrations et les études pertinentes qui ont pu être faites et exposées par des collègues aussi éminents que notre rapporteur général M. Pellenc.

Que peut notre Assemblée pour rétablir une situation aussi compromise ? Dire son mécontentement ? C'est bien, mais, semble-t-il, insuffisant.

La commission de la reconstruction souhaite que soient proposées des mesures utiles dont le dégagement de crédits nouveaux avant la fin de 1958 pourrait être la base. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dupic.

M. Dupic. L'année dernière, à la suite d'un long débat sur la loi-cadre, le groupe communiste, tant à l'Assemblée nationale qu'au Conseil de la République, avait, tout en votant cette loi, fait d'expresses réserves précisant que la valeur de cette loi reposait essentiellement sur les changements de la politique générale du Gouvernement. Nos craintes, nos appréhensions se trouvent malheureusement confirmées.

L'article 1er de la loi-cadre prescrivait la construction de 300.000 logements tandis que l'article 8 faisait obligation au Gouvernement de déposer d'urgence un projet de loi portant réforme de l'ensemble des règles de financement en faveur de la construction.

Où en sommes-nous ? Non seulement nous n'atteindrons pas le chiffre de 300.000 à 370.000 logements qu'il est indispensable de construire chaque année pendant dix ans, mais encore les crédits sur lesquels nous discutons font apparaître que, par

rapport à 1956, c'est 120.000 logements de moins que nous réaliserons en 1958 — ce qui représente une diminution de 50.000 par rapport au chiffre atteint en 1954.

Si les prêts visant les H. L. M., prévus par la loi du 7 août 1957, s'élèvent à 138 milliards, montant duquel sont à retrancher 28 milliards prélevés par anticipation en 1957, les hausses dans tous les secteurs augmentent très sensiblement le prix de la construction. C'est ainsi qu'avec un même total de crédits qu'en 1957, nous construirons, en 1958, environ 20.000 logements de moins, cela dans la meilleure des hypothèses.

C'est donc 50.000 logements qui pourront être lancés cette année. On est loin de l'optimisme si souvent affirmé: « Bientôt fleuriront des panneaux: logements à louer, sur des façades d'immeubles neufs. » Ce n'est pas demain que les jeunes ménages, les expulsés, les braves gens vivant en meublé jusqu'au jour où ils en sont chassés par les logeurs à la suite d'une naissance trouveront le logement qui hante leurs nuits. Ce n'est pas demain que les gens vivant dans des greniers ou dans des immeubles insalubres disposeront de l'intérieur auquel ils aspirent.

D'autre part, l'expression « habitations à bon marché » a perdu tout son sens. Il ne s'agit plus de logements construits au profit des familles ouvrières. Vidés de toute substance à caractère social, les logements H. L. M. deviennent inaccessibles aux travailleurs et l'arrêté du 8 août 1956, signé par le ministre des finances de l'époque, M. Ramadier, est loin de faciliter l'entrée des gens de condition modeste dans des logements H. L. M. La hausse du coût de la vie, le blocage des salaires sont autant de facteurs qui rendent insupportable le prix de leurs loyers.

A ce propos, il est bon de rappeler la proposition de loi, déposée par M. Billoux, tendant à alléger les charges des offices en assurant à ces organismes des prêts sans intérêt à 65 ans et couvrant la totalité de l'opération. C'est la seule solution permettant véritablement la diminution du prix des loyers.

J'ai eu l'honneur, il y a quelques mois, avec mes collègues du groupe communiste, de déposer un contreprojet, s'opposant au texte du Gouvernement, prévoyant la construction d'un million de logements en trois ans ainsi qu'un système de financement entraînant une diminution de 50 p. 100 du prix des loyers.

Les crédits ouverts au titre de la voirie, réseaux divers, sont également d'une insuffisance notoire.

Il apparaît enfin aux sinistrés que, contrairement aux affirmations avancées depuis dix ans par les ministres qui se sont succédé, le règlement des dommages de guerre ne sera pas terminé en 1960, pas plus que ne sera achevée la réalisation des 22.000 logements détruits restant à reconstruire.

Les crédits ouverts, dans le budget de l'Etat, au titre de la construction et des dommages de guerre, passent bien après les crédits militaires. Je pense en particulier aux 605 milliards attribués à M. Lacoste comme prix de revient de sa prétendue pacification en Algérie et aux 2.000 milliards de subventions et dégrèvements fiscaux accordés aux privilégiés des sociétés capitalistes.

En avril dernier, le conseil général de la Banque de France, en plein accord avec le Gouvernement, décida le relèvement, d'abord de 3 à 4, puis à 5 p. 100 du taux de l'escompte, mesures qui ont provoqué la protestation unanime des petits constructeurs. Les mesures d'atténuation que le Gouvernement a dû prendre, si elles constituent un premier succès de l'action des intéressés, sont loin de pallier les difficultés nouvelles auxquelles ils doivent faire face. La compensation prévue par le Gouvernement ne couvre que 50 p. 100 des frais supplémentaires occasionnés aux petits constructeurs dont le logement est primé à 1.000 francs, tandis qu'une partie des constructeurs bénéficiant de la prime à 600 francs en est exclue. Ces dispositions n'ont été entérinées par aucun texte officiel et on en a même ignoré le mécanisme financier.

Les petits constructeurs à l'égard desquels des engagements avaient été pris lors de la constitution de leur dossier vont-ils faire les frais d'une décision motivée par la situation économique et financière de la France dont l'aggravation, la détérioration tient essentiellement à la poursuite de la guerre en Algérie ?

Il est à noter que des charges plus lourdes encore pèsent sur ceux qui font actuellement construire du fait de l'augmentation des prix des terrains et des effets déplorables de l'arrêté ministériel du 8 août 1957 relevant le prix-plafond des logements économiques et familiaux et fixant forfaitairement le maximum des prêts accordés. Il est donc impossible à ces braves gens de sortir de cette situation.

Ils ont mis tout en œuvre pour donner un toit à leur famille, ils ont consenti à de sévères privations parce qu'il n'y avait pas d'autre solution pour eux à l'angoissant problème du logement. Il importe donc que des mesures d'extrême urgence soient prises pour que les mensualités des petits constructeurs ne soient pas affectées par l'augmentation du taux de l'escompte de la Banque de France. Ces mesures sont possibles immédiatement sans incidence sur le budget.

Nous n'entendons rien abandonner des dispositions prévues par la proposition de loi Billoux n° 131 qui, pour le secteur « accession à la propriété » prévoit des prêts consentis au taux de 1,50 p. 100 jusqu'à concurrence de 90 p. 100 de la totalité du coût de l'opération et remboursables en trente ans. C'est encore la seule solution valable. Notre choix est fait; avec les mal logés, les sans logis, les sinistrés, nous lutterons pour que cesse la guerre d'Algérie génératrice de misère et de ruine.

Je m'excuse de cette intervention faite dans un style télégraphique; j'ai dépassé le temps de parole qui m'était imparti. Je regrette de ne pas disposer de davantage de temps pour vous donner des explications complémentaires. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Monsieur Dupic, vous vous êtes conformé à l'horaire prévu.

La parole est à M. Mistral.

M. Mistral. Le rapport présenté au nom de la commission du logement, de l'aménagement du territoire et des dommages de guerre a souligné combien les amputations de crédits qui apparaissent dans les chapitres d'équipement menacent, dès cette année, et encore plus gravement pour l'avenir, la réalisation des objectifs de construction fixés par la loi-cadre et confirmés par le troisième plan de modernisation et d'équipement.

C'est notamment la politique foncière que les collectivités locales devaient assumer qui est compromise et, par conséquent, le développement du secteur le plus social de la construction, celui qui ne peut s'accommoder des spéculations et des hausses spectaculaires de prix.

Votre commission des finances a souligné par ailleurs que l'orientation même qui paraît donnée depuis quelques mois à la politique de la construction lui paraissait peu compatible avec les progrès indispensables du secteur du bâtiment, si l'on veut que notre pays intensifie son effort de construction sans se heurter à des impossibilités économiques et financières insurmontables. La commission des finances s'est en particulier inquiétée de la moindre rigueur avec laquelle paraît désormais s'effectuer la répartition des mises en chantier tout au long de l'année, avec les risques de bourrage que de tels errements comportent, et du moindre souci donné aux efforts d'industrialisation de la construction.

Le groupe socialiste, pour sa part, tient à mettre en lumière un autre risque qui lui paraît grave: c'est le risque financier. Le prix de la construction s'est très notablement élevé depuis quelques mois et cette situation menace de compromettre non seulement l'efficacité de l'intervention financière de l'Etat en matière de construction, mais aussi le zèle que les candidats constructeurs mettent à accéder au meilleur logement.

Notre collègue Bertrand, au nom de la commission du logement, a souligné que les relèvements de prix concernant le secteur H. L. M. et le secteur primé, publiés au *Journal officiel* d'hier, entraîneraient, à volume supposé inchangé d'aide financière de l'Etat à la construction, une diminution d'au moins 10 p. 100 du volume possible des lancements.

Mais a-t-on suffisamment prêté attention à une autre incidence de cette nouvelle situation: l'inévitable alourdissement des loyers dans les logements H. L. M. et, surtout, l'aggravation de la charge supportée par les candidats constructeurs dans le secteur primé.

Certes, les annuités des constructeurs qui utiliseront la prime à 600 francs, et notamment les agriculteurs, se trouveront allégées, un calcul simple le montre. Le respect de l'équilibre financier du système des prêts spéciaux va cependant obliger le crédit foncier à n'accorder à ces catégories que des prêts à peine supérieurs à 1.300.000 francs par logement, en contrepartie du relèvement des prêts « logecos ».

Quant aux « logecos », si l'apport personnel se trouve réduit dans des proportions d'ailleurs modiques par les textes parus hier — dans les cas où il était par exemple de 660.000 francs, il va être de l'ordre de 630.000 francs — les annuités à payer au Sous-Comptoir des entrepreneurs puis au Crédit foncier vont se trouver alourdies de près de 15 p. 100 par rapport à la situation antérieure. On peut donc penser que les mesures annoncées hier par le *Journal officiel*, en contrepartie des quelques avantages instantanés qu'elles apportent, seront génératrices de difficultés prolongées pour les familles aux ressources limitées. Le Gouvernement ne saurait prétendre que ces mesures sont réellement sociales s'il ne les complétait pas par d'autres mesures destinées à alléger la charge financière des candidats constructeurs et des locataires d'H. L. M.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé au Gouvernement de bien vouloir accepter l'amendement que j'ai déposé, lequel reprend la proposition de résolution que son représentant a

acceptée et que votre Assemblée a votée à l'unanimité le 13 mars dernier.

Dans le jeu combiné de ces dispositions, la charge d'intérêt des candidats constructeurs se trouvera allégée, le poids des loyers dans les logements H. L. M. diminué, particulièrement s'agissant des familles nombreuses. Il est indispensable de rendre aux foyers modestes le sentiment que la construction est résolument sociale en dépit de certaines restrictions de crédits que nous déplorons cette année.

Voilà, mesdames, messieurs, les réflexions que je voulais vous présenter au nom du groupe socialiste à l'occasion de la discussion du budget du ministère de la reconstruction. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Plazanet.

M. Plazanet. Mes chers collègues, les conditions dans lesquelles nous sommes amenés à examiner le budget ne permettent pas, hélas, de se pencher d'une façon sérieuse sur certains problèmes. J'aurais voulu, monsieur le ministre, déposer certains amendements avec mes amis, mais j'ai craint que ces derniers ne tombent sous le coup de la loi des maxima. J'ai craint aussi qu'à votre demande je sois amené à les retirer, les ayant déposés à titre indicatif.

Aussi ai-je trouvé préférable d'engager le dialogue avec vous sur deux questions essentielles.

En premier lieu, monsieur le ministre, je suis inquiet quant au transfert des établissements industriels et commerciaux, tel qu'il est prévu par le plan d'aménagement du territoire. Comment pourrez-vous concilier votre désir, notre désir à tous, de décentraliser l'industrie et le commerce avec le jugement rendu par la 7e chambre en septembre 1957, reconnaissant que, du moment que l'ouvrier ou l'employé était déplacé du lieu d'origine de son travail, il y avait rupture partielle de contrat et que les industriels ou les commerçants se devaient de verser des dommages-intérêts à l'employé ainsi déplacé ? Comment pourrez-vous, monsieur le ministre, arriver à cette décentralisation industrielle à laquelle nous pensons tous pour le bien de notre pays ? Il serait nécessaire de se pencher sur la question pour que, dorénavant, les tribunaux ne puissent pas faire état du déplacement d'industries ou de commerces. J'ai maintenant, monsieur le ministre une deuxième question à vous poser qui concerne aussi le texte de la loi-cadre que nous avons voté l'an dernier. Cette loi-cadre prévoit une commission arbitrale d'évaluation. Je crois que, jusqu'à maintenant, le décret d'application permettant le fonctionnement de cette dernière n'a pas vu le jour. C'est regrettable, car des spoliations sont pratiquées dans le département de la Seine par suite de l'ouverture d'une voie triomphale qui doit aller à Saint-Germain.

J'ai été profondément peiné d'entendre ces jours derniers des gens âgés n'ayant pour ressources que le rapport de trois appartements d'un petit immeuble — un rez-de-chaussée et un étage — me dire qu'on leur offrait une somme de 2 millions et qu'on leur proposait, en contrepartie, d'occuper une habitation à lover modéré à 15.000 francs par mois. Je vous demande, monsieur le ministre, si la somme versée, à savoir 2 millions, permettra à ces malheureux propriétaires de subsister longtemps ?

J'aimerais que l'administration ne soit pas omnipotente en cette matière et que l'administration des domaines ne soit plus juge et partie dans l'évaluation des dommages. Comme pour les dommages de guerre, il devrait être prévu, pour les spoliés, la reconstitution du patrimoine.

Je vous ai expliqué mon état d'esprit. J'espère que, tout à l'heure, vos paroles m'apporteront tous apaisements. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Jaouen.

M. Yves Jaouen. Monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission de la reconstruction et du logement a remarqué l'insuffisance notoire des crédits insérés au paragraphe II des dépenses relatives à l'entretien des constructions provisoires, dépenses prévues à la page 358, annexe I, du premier volume.

Nous savons que, depuis deux ans, pesait sur les villes sinistrées la menace de suppression de tout crédit pour l'entretien des baraques édifiées par le ministère de la reconstruction et du logement en remplacement des habitations détruites au cours de la guerre. La charge de ces dépenses devait être rejetée sur le budget des communes déjà sinistrées.

L'an dernier, à cette tribune, M. Ramadier, ministre des finances de l'époque, faisait état, d'une part, des recettes de loyers jugées insuffisantes et, d'autre part, des dépenses d'entretien jugées excessives. Les chiffres fournis à cette tribune étaient sans aucun doute irréfutables. Seul, le bilan financier comptait aux yeux du Gouvernement.

Je tiens à observer qu'aux recettes argent il y a lieu d'ajouter la valeur des privations supportées par les familles habitant ces baraques, par ces familles qui, faute de mieux, sont dans l'obligation de s'y adapter. Ces baraques, nous les connaissons. La ville sinistrée de Brest en compte près de 5.000. Trop froides l'hiver, trop chaudes l'été, elles provoquent une usure anormale et coûteuse des meubles, de la lingerie et, aussi, un nombre anormal de rhumes qu'il est coûteux de soigner.

Si l'on ne mésestime pas la valeur de ce passif d'une nature particulière, mais très sensible, le chiffre des dépenses d'entretien mérite une sérieuse revision, ainsi que la notion du déficit.

Monsieur le ministre de la reconstruction, vous avez, je le sais, un charge lourde et ingrate. Mais vous devez vous pencher sur la situation des sinistrés de la guerre et, représentant vous-même un département touché par les dommages de guerre, nous savons tous que vous êtes attentif aux malheurs qui se sont abattus par la folie des hommes. Mais vous êtes aussi le ministre du logement, qui doit tenter d'améliorer le sort des mal-logés dont les jeunes ménages forment le plus grand nombre.

Il est nécessaire, indispensable, de prévoir par un virement d'article à article des crédits supplémentaires pour mettre à l'abri, en attendant la construction de logements en dur, les foyers logés dans les habitations provisoires que, dans nos villes gravement sinistrées, nous appelons les baraques.

Néanmoins, je voterai le budget que vous présentez au Parlement; ne pas le faire, ce serait retarder le payement des indemnités prévues dans ce budget et qu'attendent les sinistrés avec une légitime impatience. Mais laissez-moi garder l'espoir que votre réponse à cette intervention apaisera les inquiétudes des habitants de ces logements provisoires, comme aussi les inquiétudes des administrateurs de nos villes sinistrées. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission du logement.

M. Jozeau-Marigné, *président de la commission du logement, de l'aménagement du territoire et des dommages de guerre.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, les excellents rapports que vous avez entendus et les observations des divers orateurs dispensent le président de la commission d'un trop long exposé. Avant que le ministre n'exprime la pensée du Gouvernement, il m'a cependant semblé nécessaire, comme notre excellent ami M. Denvers l'a fait à l'Assemblée nationale, de lancer un cri d'alarme. Je sais bien que les ministres de la reconstruction qui se sont succédé ont fait connaître leur pensée à M. le ministre des finances sur la nécessité de faire un effort soutenu, mais je crois que nous manquerions à notre devoir si nous ne lançions pas à nouveau cet appel.

La diminution importante des crédits constitue un désastre du point de vue social et pour l'évolution de l'économie de notre pays. Il ne s'agit pas seulement de crédits assurant le travail de la population laborieuse; il s'agit vraiment d'apporter la vie à de nombreux foyers.

M. Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances.* Très bien !

M. le président de la commission du logement. Il s'agit aussi de maintenir la cadence de notre construction; si nous ne pouvions maintenir le rythme nécessaire, ce serait un véritable fléau pour l'ensemble de la nation. (*Applaudissements.*)

Il n'est pas nécessaire de citer de nouveaux chiffres, après les rapports de la commission des finances et de la commission de la reconstruction. Je sais aussi, monsieur le ministre, que tout comme votre prédécesseur, notre excellent ami M. Chochoy, votre conviction est faite. Mais il nous appartient d'insister sans cesse. Je veux penser que les espoirs annoncés pour le premier semestre ne seront pas déçus et surtout qu'ils seront confirmés pendant le second. Quoi qu'il en soit, nous devions faire cet appel solennel au Gouvernement.

Je veux ajouter en ce qui concerne les dommages de guerre — c'est une question qui intéresse nos sinistrés et ce sera ma transition — que certaines reconstructions ne sont pas encore effectuées et que, notamment pour la voirie rurale et départementale, nous éprouvons une véritable angoisse. Nous devons envisager la situation en face. Les crédits mis à la disposition du Gouvernement permettent à peine d'achever les travaux de voirie engagés l'an passé sans que l'on puisse ouvrir de nouveaux chantiers. Des habitations seront-elles construites sans que soient établis les chaussées et les réseaux divers ? Il serait scandaleux de laisser des immeubles inhabités à cause de l'absence de rues et d'égouts !

Mesdames, messieurs, vous êtes les représentants des communes, vous connaissez les soucis des maires et des conseillers généraux. Nous devons ici les mettre bien en évidence ! (*Applaudissements.*)

Je voudrais attirer l'attention sur différentes questions de reconstruction qui intéressent nos communes et nos collectivités locales.

Vous connaissez les soucis des maires quant au budget de leur commune, mais ces soucis sont encore accrus quand il s'agit de villes qui ont été détruites et où il faut non seulement

reconstruire des bâtiments communaux, mais également refaire une voirie, ainsi que je le disais tout à l'heure. C'est alors une véritable anxiété qui étreint les administrateurs communaux qui ne savent que faire! Monsieur le ministre, je voudrais que vous puissiez nous donner tout à l'heure quelques apaisements sur ce point.

Une autre question est particulièrement pénible et je voudrais que le ministère des finances y attachât quelque attention: celles des communes qui ont acheté, comme elles y ont été autorisées, des titres pour terminer leurs travaux.

Les maires, qui ne sont que l'émanation de la pensée des collectivités, se sont transformés en frères quêteurs, en quémandeurs pour obtenir ce qui, en fait, leur était dû. Pour faire face à certaines obligations, ils ont pu acheter des titres, des obligations. En effet, les immeubles détruits, la halle, l'école étaient des bâtiments normaux mais, avec l'évolution de la vie, il a fallu voir plus large, c'est-à-dire plus juste, ce qui a entraîné des dépenses pour nos collectivités locales. Elles ont donc acheté des titres, mais elles n'ont pas pu les utiliser pleinement. Sans doute, au point de vue juridique, au point de vue théorique, la chose était facile, mais au point de vue pratique il n'était pas possible d'obtenir des fonds pour payer les entrepreneurs et le ministère répondait: « Vous avez des titres, c'est bien! mais je ne suis pas obligé de vous trouvez un établissement qui vous permette de les nantir. Les titres sont incessibles. » Or l'administration d'une commune ne consiste pas à acheter et à collectionner des titres! Si une commune a acheté des titres, c'est pour construire, pour investir et assurer ainsi un service public. Dans ces conditions, je voudrais bien que M. le ministre des finances envisagât une telle situation dans son ensemble. Les collectivités locales sont pour lui des auxiliaires précieux mais encore faut-il qu'il les aide et qu'il les comprenne. (*Applaudissements.*)

Je voudrais bien que cette compréhension s'étende également à deux cas particuliers qui ont une application assez générale et que je voudrais rappeler.

Actuellement, nombre de sinistrés sont dans une situation véritablement difficile et qui est la suivante. Le ministère de la reconstruction, depuis quelques mois ou quelques semaines, a reconsidéré un certain nombre de dossiers; il a estimé qu'avec l'application de barèmes la liquidation de la créance du sinistré sur l'Etat devait être reprise et il a fixé un nouveau chiffre, différent de celui qui avait été arrêté en 1951 ou 1952; en conséquence de cette nouvelle liquidation de la créance des sinistrés, il établit des décisions d'annulation de crédit. Qu'appartient-il au sinistré de faire? Ou bien manifester son accord, et c'est souvent difficile car il a reçu des fonds depuis quatre, cinq ou six ans et il a pu les employer, ou bien, au contraire, protester et saisir la juridiction, c'est-à-dire la commission d'arrondissement ou la commission régionale des dommages de guerre.

A la suite de ces décisions d'annulation — et c'est le point douloureux! — on a donné au trésorier-payeur général des ordres de reversement. Je reconnais que celui-ci ne connaît que la décision qu'il a reçue et doit accepter la mission qui lui est confiée, c'est-à-dire dire le recouvrement de la créance. Mais il est inadmissible qu'une décision d'annulation frappée d'un recours contentieux devant une commission des dommages de guerre fasse l'objet d'un ordre de reversement avant qu'une décision soit intervenue. (*Applaudissements.*)

C'est là une fausse interprétation des articles 54 et 55 de la loi du 28 octobre 1946.

Monsieur le ministre, il apparaît peut-être que je m'occupe davantage de justice que de construction, mais c'est indispensable. Vos services et les services des finances ne devraient pas oublier que si les articles visant le recours contentieux stipulent que les décisions intervenues seraient exécutoires nonobstant tout recours, votre décision ne doit pas être confondue avec les décisions de premier appel de ces juridictions. Cette erreur est fâcheuse et regrettable et je veux espérer, monsieur le ministre, que vous pourrez nous donner tous apaisements.

Je voudrais, également, attirer votre attention sur une deuxième question: le véritable malaise créé par une décision de compétence rendue par la commission de cassation des dommages de guerre.

Nous avons discuté à maintes reprises sur ce sujet et il a été prévu que la commission d'arrondissement des dommages de guerre serait compétente pour statuer sur les contentieux relatifs aux dommages ayant fait l'objet d'une décision portant sur une somme inférieure ou égale à 20 millions de francs, les commissions régionales étant compétentes pour les dommages portant sur une somme supérieure.

Alors que la loi précise d'une manière formelle que c'est la décision qui fixe la compétence, il a été rendu un arrêt prévoyant que les commissions régionales, et non pas les commissions d'arrondissement, seraient compétentes, même si la décision portait sur une somme inférieure à 20 millions de francs, si l'ensemble du dommage subi en ce lieu même était supérieur à 20 millions de francs.

Dans ces conditions, comment voulez-vous que les sinistrés puissent s'y reconnaître? Comment peuvent-ils établir leur contentieux, alors que vos services ont parfois indiqué sur la décision de notification: « Si vous devez présenter un recours, adressez-le à la commission des dommages de guerre de tel arrondissement » et qu'on leur oppose tout de même l'incompétence?

Véritablement, n'est-ce pas intentionnellement qu'on veut créer des difficultés à ces sinistrés? Je sais que vous avez été surpris que ces questions soient évoquées, monsieur le ministre, mais je tenais à vous les poser de cette tribune afin que vous leur apportiez une réponse.

Il est inutile de voter un nouveau texte de loi et vos services ont tort de s'obstiner à vouloir le faire, car le texte qui régit ces matières est suffisamment clair.

Un texte de loi existe. Que désirons-nous? Qu'il soit appliqué et interprété avec bonne volonté par le ministère. Les sinistrés ont eu assez d'ennuis pour qu'il ne soit pas dressé sur leur chemin de nouvelles embûches!

Je n'en dirai pas plus long pour l'instant et je me contenterai d'affirmer, monsieur le ministre, le désir profond et unanime de notre commission du logement qu'un effort égal aux besoins de la construction et de la reconstruction de ce pays soit fait. Assez d'embûches ont été dressées devant les sinistrés qui n'ont que trop souffert! (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Vincent Delpuech. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Delpuech.

M. Vincent Delpuech. Au nom d'une grande partie des membres du groupe de la gauche démocratique, je déclare que nous voterons ce budget. Monsieur le ministre, nous vous félicitons pour l'arrêté qui a paru hier au *Journal officiel* et nous souhaitons que cette première mesure soit bientôt suivie d'une deuxième. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la reconstruction et du logement.

M. Pierre Garet, *ministre de la reconstruction et du logement.* Mes chers collègues, je veux immédiatement remercier les membres de votre commission des finances et de votre commission du logement pour les déclarations qui ont été présentées à cette tribune, déclarations qui, malgré de très sérieuses réserves, ne peuvent que m'aider. Ce budget il faut absolument l'adopter si vous voulez permettre au Gouvernement, et plus particulièrement au ministre de la reconstruction et du logement, de continuer à agir.

J'essaierai — vous m'en excuserez par avance — d'être aussi bref que possible, car, le temps de parole du Gouvernement étant, paraît-il, épuisé, je ne suis monté à cette tribune qu'avec votre bienveillante autorisation et, plus particulièrement, avec celle de votre président.

Soucieux d'abord, mes chers collègues, de permettre une indispensable reprise dans l'industrie du bâtiment, j'ai décidé un certain nombre de mesures. On y a fait allusion tout à l'heure et certains m'en ont félicité. Il ne pouvait être question, en effet, de laisser subsister la contradiction existant entre la hausse des prix réellement pratiqués et le blocage des plafonds de prix imposés pour les différentes catégories de logements financés avec l'aide de la collectivité.

Le Gouvernement — je vous le rappelle — a donc d'abord décidé le déblocage des coefficients d'adaptation départementaux (C. A. D.). Ce déblocage permet aux C. A. D. de jouer leur rôle normal d'adaptation des prix plafonds au mouvement des prix et services intéressant le bâtiment. Le relèvement que vous connaissez consacre une hausse moyenne de 8 p. 100 par rapport aux C. A. D. qui étaient bloqués depuis le 15 juin 1956. Vous savez que ces C. A. D. s'appliquent automatiquement aux prix plafonds des H. L. M., à ceux des logements bénéficiant de la prime de 600 francs, enfin, au calcul des indemnités de dommages de guerre.

Les nouveaux coefficients d'adaptation départementaux prennent effet pour l'indemnisation des dommages de guerre au fur et à mesure des avis qui me sont donnés par les commissions départementales et à la suite desquels je peux prendre les arrêtés qui paraissent actuellement au *Journal officiel.*

Ainsi, grâce à ce déblocage des coefficients d'adaptation départementaux, les travaux vont reprendre ou ont repris dans des chantiers où ils avaient été arrêtés ce qui ne se serait pas produit, j'en suis convaincu, si nous n'avions pas reconnu que la vérité devait toujours être dite, en cette matière comme en d'autres.

Le Gouvernement, dans le même esprit, a également décidé — et le texte a paru au *Journal officiel* du 25 mars dernier — le rajustement des prix plafond tant des habitations à loyer modéré que des logements économiques et familiaux,

Les prix-plafonds des logements économiques et familiaux, qui avaient été relevés, mais insuffisamment, le 8 août dernier, sont augmentés en moyenne, vous l'avez vu, de 7,30 p. 100, le relèvement maximum étant celui qui intervient dans la région parisienne, où il atteint 9 p. 100 environ.

De même pour les habitations à loyer modéré, catégorie A, les prix-plafonds étaient fixés trop bas et les opérations de cette espèce ne pouvaient plus être adjugées. Or, la construction de cette catégorie de logements précédemment dénommés « logements populaires et familiaux » correspond, vous le savez, à des besoins sociaux réels, comme les logements des familles de salariés les plus modestes.

Outre le relèvement des coefficients d'adaptation départementaux qui s'applique aux deux catégories d'habitations à loyer modéré existantes, nous relevons également légèrement le prix de base de la catégorie A afin de faciliter la passation des marchés. La majoration des prix actuels sera en moyenne de 10 p. 100 pour les habitations du type A et de 8 p. 100 pour les habitations du type B. Je veux signaler ici la création d'une catégorie nouvelle d'habitations à loyer modéré située à mi-chemin entre les habitations à loyer modéré du type A à très bon marché, à savoir celle des logements populaires et familiaux plus couramment baptisés « opération million », et les habitations à loyer modéré du type B relativement onéreuses. La nouvelle catégorie dite A *bis* a les mêmes normes de surface et de prix que les « logecos ». Ainsi s'amorce une unification des types d'appartements entre le secteur de construction publique et le secteur privé financé par le Crédit foncier.

Je souhaite — je l'ai déjà dit et je le confirme volontiers devant vous — la mise en chantier d'un nombre croissant d'appartements de ce type, les appartements des habitations à loyer modéré du type A servant surtout de logements de transit et ceux des habitations à loyer modéré du type B étant réservés aux locataires disposant de plus de moyens.

Je veux vous signaler encore, mes chers collègues, que l'obligation faite aux organismes d'habitations à loyer modéré de construire des logements ayant en moyenne trois pièces et demie est supprimée pour les habitations à loyer modéré des types A *bis* et B. De grands logements pourront être ainsi mis en chantier par les offices à l'usage des familles nombreuses.

Le Gouvernement a encore décidé ce que j'appellerai la relance du plan Courant. Vous en connaissez les dispositions essentielles: les jeunes ménages et les familles de condition modeste, qui n'ont pas d'épargne suffisante, ne peuvent faire construire des logements que si l'Etat leur consent des prêts correspondant à une part importante de leurs dépenses. Cette part, vous vous en souvenez, avait été fixée à 80 p. 100 de l'ensemble des dépenses de construction, mais en août 1957 elle a été ramenée à des taux beaucoup plus bas, taux qui en certains cas descendaient jusqu'à 65 p. 100 environ. Il en résultait pour le candidat au logement l'obligation de fournir un apport personnel plus important.

Les enquêtes menées depuis plusieurs mois m'ont confirmé que c'est l'importance accrue de l'apport personnel demandé aux jeunes constructeurs qui ralentissait l'exécution des programmes et menaçait le rythme de construction.

Les prêts du crédit foncier, du moins, retrouvent désormais approximativement leur taux primitif. Celui-ci sera en moyenne de 76 p. 100 et même supérieur si les promoteurs peuvent traiter avec rabais sur les nouveaux prix plafonds, ce qui ne doit pas être exclu. Le *Journal officiel* vient de publier les dispositions qui fixent en même temps ces prix plafonds et les forfaits qui représentent ainsi, comme je viens de l'indiquer, 76 p. 100 de l'ensemble des dépenses de construction.

J'ai déjà signalé devant votre commission du logement les conséquences de cette mesure pour les constructeurs de logements individuels de trois et quatre pièces. Je tiens à vous confirmer ce point, d'autant plus que tout à l'heure on semblait mettre en doute l'efficacité de ces mesures.

Dans la région parisienne, mes chers collègues, les apports personnels, sur la base de l'arrêté du 8 août 1957, étaient pour un « F. 3 » de l'ordre de 916.000 francs et pour un « F. 4 » de 1.073.000 francs. Désormais, ces apports seront approximativement les suivants: pour un « F. 3 »: 645.000 francs et pour un « F. 4 »: 748.000 francs. Ainsi, le montant de l'apport personnel, qui avoisinait un million de francs, va être diminué de près de 500.000 francs en moyenne.

Voici maintenant la situation en province: pour un « F. 3 », l'ancien apport était de 749.000 francs, le nouvel apport est de 528.000 francs. Pour un « F. 4 », l'ancien apport était de 882.000 francs, le nouvel apport est de 615.000 francs, soit une diminution moyenne de 250.000 francs.

Pour éviter, mes chers collègues, que l'augmentation des prêts du Crédit foncier pour la construction de « logécos » n'entraîne un gonflement des prêts accordés par cet organisme, le Gouvernement a pris la décision, à laquelle il a été fait allusion tout à l'heure, de réduire parallèlement les prêts ouverts pour la construction des logements donnant droit à la prime de 600 francs par mètre carré.

Cette réduction interviendra de trois façons, d'abord par un abaissement du pourcentage des prêts par rapport au coût total de la construction, 50 p. 100 au lieu de 70 p. 100; ensuite, par la réduction de la surface donnant droit au prêt, 70 mètres carrés seulement et 90 mètres carrés pour les familles ayant trois personnes à charge; enfin par une réduction de 8 p. 100 du prix du mètre carré sur lequel est calculé le prêt. Le taux de la prime demeure, bien entendu, inchangé à 600 francs par mètre carré.

Mes chers collègues, ces précisions, que je m'excuse de vous exposer aussi rapidement, étaient nécessaires. Elles conditionnaient en fait toute la réalisation des travaux nouveaux. S'il est exact qu'il eût peut-être mieux valu éviter certaines hausses, pour que les crédits permettent des réalisations plus importantes, il est néanmoins exact que le Gouvernement n'avait aucun choix. Plus de marchés possibles, plus de travaux, telle était la situation dont il convenait de s'occuper.

Aujourd'hui, je crois pouvoir affirmer que la reprise est certaine. L'industrie du bâtiment est équipée pour un certain rythme. Je reconnais, avec M. Jozeau-Marigné, qu'on a demandé à l'industrie du bâtiment de développer son équipement. Nous devons lui permettre de poursuivre cet effort. Nous devons aussi comprendre que la moindre cassure dans le rythme des travaux nous ferait risquer de perdre, l'année prochaine ou l'année suivante, le bénéfice d'une organisation dont nous avons un pressant besoin aussi bien pour le présent que pour l'avenir.

M. Chapalain. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre sur ce cas particulier ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Chapalain avec l'autorisation de l'orateur.

M. Chapalain. Vous savez que d'importantes décisions ont été prises en matière de crédit. Ne pensez-vous pas justement qu'il en résultera un ralentissement du rythme de la construction, celui-ci étant lié à la consolidation des prêts en cours ?

M. le ministre. Il ne sera sûrement pas ralenti; il va au contraire reprendre, mon cher collègue. Certaines mesures en appellent d'autres et il est bien entendu que le travail qui est actuellement en cours sera poursuivi.

J'ai indiqué tout à l'heure où nous en étions en vous exposant les dispositions parues au *Journal officiel* d'avant-hier. Il est bien certain que l'œuvre doit être poursuivie et que d'autres mesures doivent compléter celles déjà intervenues.

Nous devons avoir le souci de prévenir tout chômage dans l'industrie du bâtiment, et pour cela suivre attentivement la conjoncture, comme je l'ai déjà dit. Bien entendu les mesures qui ont été prises et celles qui doivent suivre supposent que nous avons les crédits suffisants pour poursuivre notre tâche; c'est la question que je veux examiner maintenant.

J'en viens donc rapidement, mes chers collègues, au chapitre de la reconstruction et de la réparation des dommages de guerre. Sont ouverts à ce titre, en crédit de payement, 92 milliards et demi plus d'ailleurs quelques crédits de report qui peuvent être évalués à 8 milliards et demi au maximum. Qu'allons-nous pouvoir faire avec ces crédits ? Pour les immeubles de toutes natures, nous disposons de 65.100 millions qui permettront de poursuivre tous les travaux en cours. Mon ministère est certes très attentif à la nécessité de terminer ce qui est entrepris, mais nous voulons aller au delà et — je l'ai déjà indiqué à votre commission — lancer la construction de 5.000 à 6.000 logements nouveaux sur les 22.000 qui restent à reconstruire. Des instructions ont été données dans ce sens aux différentes directions départementales.

Après le problème de la reconstruction des immeubles d'habitation vient celui de la reconstruction des bâtiments publics, qui a motivé tout à l'heure l'intervention de certains de nos collègues. Quelle est la situation ? Il reste très exactement 308 bâtiments publics à reconstruire, soit un peu moins du tiers de ceux qui avaient été détruits. Cette reconstruction correspond à une dépense d'environ 20 milliards mais mon ministère ne pourra affecter cette année que 3 milliards de crédits en espèces pour le lancement de programmes nouveaux. Je suis donc obligé de maintenir la règle qui avait été celle de mon prédécesseur, d'envisager en priorité que la reconstruction des bâtiments scolaires et des bâtiments hospitaliers. Bien sûr, en dehors de ces payements en espèces, reste possible le financement en titres et vous savez, mes chers collègues, que je disposerai dans l'année de 65 milliards d'autorisation d'émission.

Sur ce point M. Jozeau-Marigné faisait observer tout à l'heure que la situation des communes était très difficile à partir du moment où elles avaient à supporter les frais de nantissement.

Je suis obligé de répondre à M. Jozeau-Marigné que la règle en cette matière est la même pour toutes les catégories de sinistrés. Je ne peux évidemment pas envisager de faire un sort plus favorable aux communes qu'aux autres sinistrés...

M. le président de la commission du logement. Mais ils ne peuvent justement pas s'en servir...

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Les communes ne peuvent pas nantir leurs titres.

M. le président de la commission du logement. ... et doivent les conserver.

M. le ministre. Cela tient à ce que les communes n'arrivent pas à obtenir l'escompte de leurs titres.

M. le président de la commission du logement. Permettez-moi de vous préciser ma pensée, monsieur le ministre.

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission du logement.

M. le président de la commission du logement. Sur ce point je veux attirer votre attention. Il y a quelques années les communes trouvaient des établissements bancaires, comme la Société générale et d'autres, qui acceptaient de passer des contrats avec elles, si bien qu'elles bénéficiaient d'un abattement de l'ordre de 5, 6, 7, 8 et même 10 p. 100 et, ainsi, obtenaient jusqu'à 90 p. 100 des fonds; mais — je vous en parle en connaissance de cause comme maire et je suis certain que c'est le cas de nombreux collègues ici — en fait les municipalités ne trouvent pas d'établissement qui accepte de nantir les titres et, ayant fait des emprunts pour acheter ces titres de dommages de guerre, elles les tiennent en portefeuille sans pouvoir en tirer un seul centime. A l'origine, elles espéraient pouvoir mobiliser ces titres au bout d'un, deux ou cinq ans, mais maintenant ces délais ont été allongés, si bien que les communes sont plus pauvres dans la réalité présente qu'auparavant.

M. le ministre. Je veux répondre à M. Jozeau-Marigné que nous ne sommes pas tellement en désaccord sur le principe. Nous sommes même d'accord sur les conséquences de fait de ces principes.

Ce que vous indiquez peut exister, mais actuellement je n'y peux rien. Je peux m'en soucier, si vous le voulez...

M. le président de la commission du logement. Nous le désirons.

M. le ministre. Présentement il n'y a aucune interdiction pour les communes d'essayer de nantir leurs titres; mais pratiquement elles n'y parviennent pas. Par conséquent, c'est à ce résultat concret qu'il faut aboutir.

M. le président de la commission du logement. Elles n'ont aucune interdiction, mais aucune possibilité non plus.

M. le ministre. Il faut donc arriver à une situation qui permette aux communes d'atteindre ce résultat pratique que nous souhaitons.

M. le président de la commission du logement. Exactement!

M. le ministre. Je dois maintenant vous dire quelques mots des éléments d'exploitation. A cet égard, je suis tout à fait d'accord pour reconnaître que les crédits qui sont mis à ma disposition ne sont pas très importants. Ils sont seulement de 800 millions, auxquels s'ajoutera un report de 1.100 millions, soit un total de 2 milliards, alors qu'il reste à payer plus de 92 milliards. Il est bien évident que nous sommes là en présence de crédits très modiques, ce n'est pas moi qui dirai le contraire ! Bien sûr, en ce domaine, nous avons des possibilités de financement en titres, car, lorsque je vous donne des chiffres, il s'agit, bien entendu, uniquement d'espèces.

En ce qui concerne les meubles d'usage courant et familial, il est exact que le plan de priorité fixé par la loi du 4 août 1956 n'a pas été respecté. Il ne sera pas possible, même avec les crédits mis à ma disposition en 1958, de régler tous ceux qui auraient dû l'être avant le 31 décembre 1957. En réalité, resteront en suspens les payements qui devaient être effectués au profit des sinistrés nés en 1907, ce qui correspond à une somme d'environ un milliard et demi.

Quant aux crédits de la voirie et des réseaux divers (V. R. D.) dont a parlé tout à l'heure M. Jozeau-Marigné, je dispose de 11 milliards auxquels ne s'ajoutent aucun report. Cependant, grâce à des virements, je pourrai disposer — mais au grand maximum — de 12 milliards, sur lesquels 9 milliards sont déjà absorbés par les seuls travaux en cours. D'après les renseignements qui m'ont été fournis par mes différents services départementaux, les immeubles construits seront mis en état de viabilité et les travaux de desserte seront effectués en temps voulu.

Avant de passer au problème de la construction, je voudrais traiter des trop perçus évoqués tout à l'heure par M. le président Jozeau-Marigné. Je confirme ici volontiers, mes déclarations devant l'Assemblée nationale.

A ce sujet, vous vous trouvez, mes chers collègues, en présence de sinistrés qui, antérieurement, ont bénéficié de décisions provisoires et dont le dossier a été de nouveau examiné. Juridiquement, la situation est absolument claire. Rien ne peut être modifié au principe du recouvrement des trop-perçus. Mais il est bien certain que, le plus souvent, on se trouve en présence de situations qui sont extrêmement difficiles et dont il est juste de se soucier. J'ai dit devant l'Assemblée nationale, et je le confirme volontiers devant vous, que je me préoccuperai de ce problème de façon à lui donner une solution aussi bienveillante que possible, et je crois même avoir dit « une solution aussi humaine que possible ». Je ne cache pas à mes auditeurs d'aujourd'hui que, la semaine dernière, j'ai réuni mes directeurs départementaux qui ont encore dans leurs attributions des problèmes de dommages de guerre et que je leur ai demandé de régler ces questions dans le sens que je viens de vous indiquer.

J'aborde maintenant, plus rapidement encore, s'il est possible, les problèmes de construction.

En matière d'H. L. M., il est exact que la loi de finances ne met au total à ma disposition que le minimum prévu par la loi du 7 août 1957, c'est-à-dire 138 milliards, qui se répartissent en 108 milliards pour le locatif, dont 36 pour la région parisienne, et 30 milliards pour l'accession à la propriété, dont 5 milliards pour la région parisienne. Je conserve l'espoir, comme vous pouvez le conserver vous-mêmes, d'obtenir des crédits complémentaires, mais je ne dois pas vous dissimuler la difficulté d'y parvenir.

Mon souci est alors d'utiliser à plein les 138 milliards qui ont été mis à ma disposition. J'ai déjà indiqué à différentes reprises que, dans le courant de l'année, je reverrais la question et que, dans la mesure où certains crédits sembleraient pouvoir être perdus, j'en ferais bénéficier ceux qui sont susceptibles de les utiliser. Je tiens en même temps à confirmer mon souci de travailler avec les organismes d'H. L. M. dont je connais les mérites et à qui j'entends donner une activité aussi grande que possible.

La répartition des crédits pour 1958, qui sont des crédits minima — je l'ai indiqué tout à l'heure — a soulevé un certain nombre de protestations. C'est pourquoi j'ai décidé que les programmes des années 1959, 1960 et 1961 seront remis à l'étude de telle sorte que, si certaines erreurs, presque inévitables, avaient été commises au cours de l'année 1958, il puisse y être porté remède l'année suivante. Ces crédits mis à ma disposition en 1958 permettront de construire — c'est un chiffre approximatif — 50.000 logements en locatif et 15.000 en accession à la propriété.

J'en arrive au secteur des primes et des prêts. La restriction du montant des crédits de primes à 8 milliards pour 1957 et pour 1958 — car le chiffre est le même — a ralenti à l'excès le rythme de la construction. Dans les directions départementales du ministère de la reconstruction et du logement, vous le savez, un nombre considérable de dossiers se trouvent actuellement en attente de l'octroi d'une prime. Un milliard de primes correspond à un peu plus de 17.000 logements; je n'ai que 8 milliards de primes, mais j'ai la possibilité d'engager 5 milliards au cours du premier semestre, non compris la priorité rurale dont toutes les opérations peuvent être financées sans délai. Pour éviter tout arbitraire, les projets sont primés dans leur ordre de présentation.

Voilà les indications chiffrées que je devais vous fournir et qui aboutissent au résultat final que d'aucuns vous ont donné avant moi. En 1958, sur le plan des lancements de logements, nous devrions aboutir à 5.000 logements pour la reconstruction, pour le secteur des habitations à loyer modéré, à 65.000 logements, et pour le secteur des primes, à environ 140.000; enfin il convient de tenir compte des initiatievs privées, qui devraient fournir 20.000 logements, soit au total 230.000 logements.

Ayant fait allusion aux initiatives privées, j'indique immédiatement qu'il nous faudra nous préoccuper — je l'ai déjà dit devant votre commission du logement et je le confirme volontiers — de la question des loyers. Il est très sage d'envisager le concours de l'Etat pour la construction, mais il faut aussi envisager le concours de l'épargne. Or, nous n'arriverons à quelque chose en cette matière, nous n'arriverons en tout cas à des résultats bien supérieurs à ceux que j'ai indiqués tout à l'heure que grâce à une politique des loyers différente de celle qui a été pratiquée jusqu'à ce jour.

Ceci pose peut-être, pour certains foyers — je n'en disconviens pas — une question d'aide au logement. C'est l'ensemble du problème qui doit être examiné; mais je suis persuadé que c'est dans cette direction qu'il faut travailler.

Si j'arrive à ce chiffre de 230.000 logements lancés dans le courant de l'année 1958, j'obtiens un résultat proportionnellement supérieur dans la première moitié de l'année, étant donné, comme je l'indiquais tout à l'heure, que sur le plan des payements il m'est possible de lancer bien plus de la moitié des huit milliards.

Compte tenu de ce que je peux faire au début de l'année, il ne me paraît pas excessif d'imaginer que le résultat de fin d'année pourrait être supérieur à 230.000 logements. Nous avons en effet décidé, M. le ministre des finances et moi-même, de suivre la conjoncture mois par mois et demandé aux préfets de nous saisir de rapports périodiques et détaillés sur la situation du marché du bâtiment. J'ai demandé à mes directeurs départementaux de me tenir exactement au courant. Bien entendu, les commissions parlementaires seront informées de l'évolution de la situation.

Si le redressement attendu ne se produit pas, si de nouvelles menaces se faisaient jour sur le marché de la construction — je l'ai déjà dit et je le répète — de nouvelles mesures financières ou techniques pourraient immédiatement être envisagées, qui permettraient d'aboutir à des résultats supérieurs à ceux que nous enregistrons présentement.

Mes chers collègues, je voudrais, avant de conclure, répondre en quelques mots à certaines questions qui m'ont été posées par MM. Plazanet, Bertrand et Mistral à propos des textes d'application de la loi cadre. Il est exact que ces textes sont attendus. Certains, très peu nombreux, je le reconnais, sont actuellement sortis. La plupart sont à l'étude et je pense pouvoir les faire paraître en même temps que ceux dont la parution dépend du vote d'une loi qui, si je ne m'abuse, sera inscrite à votre ordre du jour de demain.

Je veux, d'autre part, en ce qui concerne les baraquements provisoires, répondre à M. Jaouen, sénateur maire de Brest, que je disposerai, avec les reports, d'un crédit de 730 millions environ qui me permettra de faire exécuter un certain nombre de travaux. Il est certain que j'éprouverai de réelles difficultés. Je veux cependant faire le maximum et j'en donne ici l'assurance au Conseil de la République.

Je voudrais terminer mon propos par une observation sur le fonds national d'aménagement du territoire dont on a également parlé.

L'article 23 du texte de loi qui vous est soumis a pour objet de porter les autorisations de programme du F. N. A. T. de 43 milliards à 46 milliards, le découvert étant par ailleurs porté dans l'article 69 de 20 milliards à 24.300 millions.

Au 31 décembre 1957, le disponible du fonds était de 11 milliards 300 millions en autorisations de programme. La majoration proposée, qui porte ce disponible à 14.300 millions, bien que relativement modeste, je le reconnais volontiers, permettra cependant d'assurer le financement de toutes les opérations déjà agréées par le comité de gestion du fonds national d'aménagement du territoire et dont le montant total s'élève à 2.236 millions. Douze milliards environ pourront donc être consacrés à des opérations nouvelles susceptibles d'être réellement engagées d'ici la fin de l'année. Ainsi sera poursuivie la politique entreprise d'aménagement du territoire et de destruction des taudis.

Ici je veux revenir à la question qui m'a été posée tout à l'heure par M. Plazanet et dont il m'avait d'ailleurs précédemment entretenu. Il est bien certain qu'il faut se soucier de ne pas voir apporter d'entraves à la politique d'aménagement du territoire. Je suis obligé — M. Plazanet le comprendra — de respecter une décision de justice; je suis obligé — et il en conviendra aussi — de respecter les droits des travailleurs, mais il est évident que des solutions doivent intervenir dont j'entends me préoccuper et qu'il serait tout à fait souhaitable de voir adopter aussi rapidement que possible.

Voilà les explications que je voulais vous donner. Je m'excuse d'avoir dépassé largement le temps de parole qui m'était imparti grâce à l'obligeance de M. le président. Nous sommes en présence — je le reconnais volontiers — d'un budget qui se trouve considérablement amoindri par rapport à ce que vous auriez désiré. Il nous permettra tout de même de faire œuvre utile cette année; dans tous les cas, comme je l'ai déjà dit, je veux travailler avec vous et obtenir le maximum de résultats. C'est pour cette raison que, même en présence de ce budget comprimé, je vous demande de bien vouloir émettre un avis favorable qui nous permettra de continuer ensemble l'œuvre entreprise. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix, pour le titre V, l'autorisation de programme avec le chiffre de 870 millions de francs et le crédit de payement avec le chiffre de 1.285.400.000 francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI-A, l'autorisation de programme avec le chiffre de 2.080 millions de francs et le crédit de payement avec le chiffre de 553 millions.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VII, le crédit de payement avec le chiffre de 157.500 millions.

(*Le crédit de payement, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. J'appelle maintenant les articles afférents au budget du ministère de la reconstruction et du logement:

« Art. 15. — Il est accordé au ministre chargé de la reconstruction et du logement, pour 1958, au titre des dépenses mises à la charge de la caisse autonome de la reconstruction, des autorisations de programme qui, compte tenu des services votés d'un montant de 25 milliards de francs, s'élèvent à 27.608 millions de francs et des crédits de payement qui, compte tenu des services votés d'un montant de 90.600 millions de francs, s'élèvent à 92.500 millions de francs.

« La répartition par ligne des autorisations de programme et des crédits de payement accordés ci-dessus, telle qu'elle sera fixée par décret dans les conditions prévues par les articles 59 et 60 du décret n° 56-601 du 19 juin 1956, pourra être modifiée en cours d'année par décrets pris dans les mêmes formes. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 15.

(*L'article 15 est adopté.*)

M. le président. « Art. 16. — Le montant des prêts qui pourront être accordés en 1958, au titre de la législation sur les habitations à loyer modéré, fixé à 138 milliards de francs par l'article 2 de la loi n° 57-908 du 7 août 1957, se répartit comme suit:

« 30 milliards de francs réservés aux opérations d'accession à la propriété, dont 5.500 millions de francs affectés à la région parisienne;

« 108 milliards de francs réservés aux programmes d'immeubles locatifs, dont 36 milliards de francs affectés à la région parisienne. »

Je mets aux voix le texte proposé par la commission pour l'article 16.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. M. Dupic et les membres du groupe communiste et apparenté ont déposé un amendement, n° 8, tendant à compléter l'article 16 par les dispositions suivantes:

« Conformément à l'article 8 de la loi du 7 août 1957, le Gouvernement déposera d'urgence, et au plus tard dans le délai de deux mois, un projet de loi portant réforme de l'ensemble des règles de financement en faveur de la construction de logements et permettant la réalisation de l'objectif visé à l'article 1er de la loi du 7 août 1957 (300.000 logements par an).

« Cette réforme s'inspirera des deux grands principes suivants:

« *a*) Secteur locatif:

« Les prêts seront consentis aux offices d'habitations à loyer modéré sans intérêt et remboursables en soixante-cinq ans. Ils seront accordés pour un montant égal à la totalité du coût de l'opération;

« *b*) Accession à la propriété:

« Les prêts seront consentis au taux de 1,5 p. 100 et remboursables en trente ans. Ils seront accordés à concurrence de 90 p. 100 de la totalité du coût de l'opération. »

La parole est à M. Dupic.

M. Dupic. Monsieur le président, je crois qu'il est inutile que je donne de longues explications sur cet amendement puisque, tout à l'heure, au cours de mon intervention, j'en ai motivé le dépôt.

M. le ministre. Le Gouvernement oppose à cet amendement l'article 58 du règlement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* L'article 58 est applicable.

M. le président. L'article 58 étant déclaré applicable par la commission, l'amendement n'est pas recevable.

L'article 16 demeure donc adopté dans le texte de la commission.

« Art. 17. — I. — Le ministre des finances est autorisé à effectuer en 1958, par le débit du compte spécial « Versement du Trésor au fonds de développement économique et social » et dans la limite d'un montant de 155 milliards de francs, des versements destinés à permettre l'octroi de prêts au titre de la législation sur les habitations à loyer modéré.

« II. — Le ministre des finances est autorisé à effectuer en 1958, par le débit du compte spécial « Versement du Trésor au fonds de développement économique et social » et dans la limite d'un montant de 233 milliards de francs, des versements destinés à permettre l'octroi de prêts pour la réalisation du plan de modernisation et d'équipement ainsi que des programmes de productivité, de conversion et de décentralisation. »

Il y a lieu de voter l'article 17 par division.

Je mets aux voix le paragraphe I.

(*Ce paragraphe est adopté.*)

M. le président. Le vote du paragraphe II et celui de l'ensemble de l'article 17 sont réservés.

« Art. 23. — Le montant des autorisations de programme imputables sur le fonds national d'aménagement du territoire est porté de 43 milliards de francs à 46 milliards de francs. » —(*Adopté.*)

« Art. 24. — Les crédits de payement ouverts au ministre chargé de la reconstruction et du logement pour la réalisation du versement prévu en faveur de la caisse autonome de la reconstruction, tels qu'ils sont définis à l'article 15 de la présente loi, sont majorés:

« 1° Du montant des émissions de titres autorisés par la loi n° 58-223 du 5 mars 1958;

« 2° Du produit des emprunts émis par les groupements de sinistrés, dans la mesure où ce produit ne provient pas de la reprise des titres de l'emprunt libératoire du prélèvement exceptionnel de lutte contre l'inflation, les versements à la caisse autonome de la reconstruction restant limités au montant des payements effectués sur ces produits;

« 3° Du montant des versements affectés au remboursement des dépenses payées directement par l'Etat pendant l'année 1958 ou les années antérieures au titre des divers travaux, constructions, acquisitions ou avances intéressant la reconstruction;

« 4° Du montant des versements affectés au remboursement des avances et des attributions ou rétrocessions en nature consenties par l'Etat aux sinistrés, ainsi que du montant des reversements de trop-payés et des sommes versées à titre de fonds de concours par des particuliers et des collectivités autres que l'Etat, ou, à titre de participation aux travaux, par d'autres départements ministériels;

« 5° Du montant de la part différée des indemnités de dommages de guerre affectées au payement du prix de cession des immeubles construits sous le régime de l'ordonnance n° 45-2064 du 8 septembre 1945;

« 6° Du montant de la part différée des indemnités de dommages de guerre qui a fait l'objet d'un prêt complémentaire par le Crédit foncier de France, en application des articles 44 à 47 de la loi n° 46-2389 du 28 octobre 1946;

« 7° Du montant des versements affectés au règlement de tout ou partie de l'impôt de solidarité nationale dont certains sinistrés ont demandé l'imputation sur leurs indemnités de dommages de guerre, en application de l'article 34 (§ 3) de l'ordonnance n° 45-1820 du 15 août 1945.

« Les autorisations de programme ouvertes au ministre chargé de la reconstruction et du logement pour la réalisation du versement prévu en faveur de la caisse autonome de la reconstruction, telles qu'elles sont définies à l'article 15 de la présente loi, pourront être affectées d'une majoration au plus égale au double de celle des crédits de payement prévus ci-dessus, dans le cas visé au paragraphe 1°; il en sera de même dans le cas visé au paragraphe 2° lorsque les fonds d'emprunt des groupements de sinistrés recevront l'utilisation prévue au paragraphe C de l'article 12 de la loi n° 50-631 du 2 juin 1950, dans la mesure où les majorations des autorisations de payement prévues ci-dessus concerneront des dépenses n'ayant pas encore fait l'objet d'autorisations de programme.

« Le rattachement des majorations des autorisations de programme et de payement sera effectué par arrêté du ministre des finances, du ministre chargé de la reconstruction et du logement et du ministre chargé du budget. » (*Adopté.*)

« Art. 25. — Le crédit ouvert pour la mobilisation et le remboursement des titres à trois, six et neuf ans émis par la caisse autonome de la reconstruction est majoré d'une somme égale à la valeur nominale;

« — des titres reçus en payement des droits de mutations par décès sur certains biens affectés par des événements de guerre par application de l'article 11 (§ 3) du décret n° 52-972 du 30 juillet 1952;

« — des titres émis pour le règlement des indemnités de dommages de guerre versées au ministre chargé de la marine marchande pour la reconstitution de la flotte de commerce et de pêche à coque en acier;

« — des titres portés à l'actif des successions en déshérence ainsi que de ceux détenus par le trésorier-payeur général chargé, en vertu des dispositions du décret n° 49-1236 du 12 septembre 1949 et de la loi n° 50-586 du 27 mai 1950, de procéder, pour le compte de l'Etat, à la liquidation des organismes professionnels, interprofessionnels et paraadministratifs auxquels ont été confiées des tâches d'importation, d'exportation et de répartition ou d'opérations s'y rattachant.

« Le rattachement des majorations de crédit sera effectué par arrêté du ministre des finances et du ministre chargé du budget. » (*Adopté.*)

M. Mistral et les membres du groupe socialiste ont déposé un amendement n° 9 tendant à insérer un article additionnel 26 *bis* (nouveau) ainsi conçu:

« Le Gouvernement prendra, avant le 1er juin 1958, toutes dispositions permettant de fixer le taux d'intérêt des ouvertures et des prêts à moyen terme souscrits par les constructeurs auprès du Crédit foncier ou du sous-comptoir des entrepreneurs de telle manière que la charge annuelle pendant les cinq premières années soit invariable et fixée au jour de la signature du contrat. »

La parole est à M. Mistral.

M. Mistral. Mes chers collègues, au cours de l'exposé que j'ai fait tout à l'heure, j'ai développé les raisons pour lesquelles j'ai déposé cet amendement qui reprend en fait les conclusions de la proposition de résolution votée à l'unanimité par le Conseil de la République, en accord avec le représentant du Gouvernement, dans sa séance du 13 mars dernier.

Il me semble donc inutile de commenter plus longuement cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Mes chers collègues, cet amendement pose en fait le problème de la réforme du financement de la construction.

Je rappelle que les prêts à la construction sont concédés pendant les cinq premières années sous la forme de crédits à moyen terme qui, à leur expiration, sont relayés par des prêts à long terme du Crédit foncier.

Les crédits à moyen terme donnent lieu à la création d'effets qui, pour la plupart, sont réescomptés par la Banque de France. C'est pour cette raison que le taux d'intérêt des crédits concédés pendant les cinq premières années varie en fonction du taux de l'escompte de la Banque de France. Or ce taux est appelé lui-même à varier puisqu'il est fixé compte tenu de la situation monétaire et de la conjoncture économique. Aussi n'est-il pas possible, dans le système actuel, de prévoir un taux d'intérêt fixe pendant la durée du moyen terme.

L'examen de la question posée par notre collègue trouverait, à mon sens, mieux sa place à l'occasion de la discussion du projet de loi que le Gouvernement doit déposer en application de l'article 8 de la loi du 7 août 1957 sur la réforme du financement de la construction.

Je demande pour cette raison à M. Mistral de bien vouloir retirer son amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Vous savez, monsieur le ministre, que la commission des finances est toute prête à vous aider à accomplir votre tâche; mais elle éprouve des difficultés pour vous suivre, car ce texte est en réalité une partie de la résolution votée par le Conseil de la République il y a à peine dix jours.

Le représentant du Gouvernement avait alors indiqué qu'il voyait cette disposition d'un œil très favorable. Monsieur le ministre, comme vous l'avez rappelé, il s'agit de crédit à moyen terme pour lequel jouent le réescompte de la Banque de France et, par conséquent, le taux d'escompte.

Vous avez déclaré qu'il n'est pas possible d'assurer que ce taux soit constant. Bien sûr; mais rien n'empêche l'Etat de prendre, en faveur des candidats constructeurs, des mesures qui permettraient de compenser les majorations du taux d'escompte, si elles devaient intervenir pendant la durée du prêt.

Monsieur le ministre, je comprends votre embarras. Je comprends la nécessité d'étudier plus amplement cet amendement. Il n'en reste pas moins que le fait pour les candidats constructeurs de ne pas savoir quelle est leur charge annuelle est également une difficulté très grande, qui visera précisément les gens modestes que vous avez l'intention de soutenir par les mesures que vous avez prises hier: prime à 1.000 francs et diminution de l'apport personnel. Si vous ne pouvez pas accepter aujourd'hui ce texte, je vous demanderai néanmoins de nous permettre de donner des assurances aux candidats.

Il n'est pas possible que l'on n'indique pas à ceux qui construisent les charges qu'ils auront à supporter. Je sais que le taux de l'escompte n'augmente pas de beaucoup. Actuellement, il a atteint, en France, une valeur qu'il dépassera difficilement, sans fausser toute l'économie du pays. Pour une famille modeste qui avait prévu un certain budget et accepté une charge précise, les 2 p. 100 supplémentaires représentent un renversement total de la situation qui met en cause le remboursement. Si celui-ci ne peut pas être assuré vous serez bien obligé d'intervenir car vous ne jetterez pas à la rue l'occupant de ce logement.

M. le ministre. Je prends volontiers l'engagement que me demande M. Bousch.

M. le président. Monsieur Mistral, maintenez-vous votre amendement ?

M. Mistral. Oui, monsieur le président.

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* En raison de l'assurance formelle donnée ici par M. le ministre, je pensais que M. Mistral pourrait retirer son amendement en laissant au ministre le soin d'établir le texte qu'il a promis de nous soumettre dans quelques mois.

Monsieur le ministre ne peut manquer à sa parole. Je suis disposé à lui faire confiance et pourtant je n'ai pas été tendre dans la critique de son budget.

M. le président. Monsieur Mistral, vous rendez-vous aux raisons de M. le rapporteur ou maintenez-vous votre amendement ?

M. Mistral Nous maintenons notre amendement, monsieur le président. Notre position sera beaucoup plus forte après le vote du Conseil de la République.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Mistral.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe socialiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. MM. les secrétaires m'informent qu'il y a lieu de procéder au pointage des votes.

Le Conseil voudra sans doute continuer la discussion de ce budget pendant l'opération du pointage. (*Assentiment.*)

« Art. 27. — Pour l'année 1958, est fixée à 8 milliards de francs la dépense susceptible d'être mise à la charge de chacune des années ultérieures du fait de l'attribution des primes à la construction prévues par l'article 257 du code de l'urbanisme et de l'habitation. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets cet article aux voix.

(*L'article 27 est adopté.*)

M. le président. M. Dupic et les membres du groupe communiste et apparenté proposent, par un amendement portant le n° 10, d'insérer un article additionnel 27, nouveau, ainsi conçu :

« La Banque de France continuera à escompter les effets représentatifs des prêts spéciaux à la construction dans les conditions en vigueur le 10 avril 1957. »

La parole est à M. Dupic.

M. Dupic. Pour les mêmes raisons que j'ai indiquées tout à l'heure, ne voulant pas amputer le temps de parole de mon groupe, je me borne à maintenir mon amendement.

M. le ministre. Le Gouvernement invoque l'article 58 du règlement.

M. le président. L'article 58 est-il applicable ?

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* L'article 58 est applicable.

M. le président. La commission déclarant que l'article 58 est applicable, l'amendement n'est pas recevable.

« Art. 27 *bis* (nouveau). — Les dispositions de l'article 250 du code de l'urbanisme et de l'habitation sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1959. »

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Monsieur le ministre, tout à l'heure, dans votre exposé, vous nous avez parlé des mesures que vous avez prises pour favoriser la construction et qui ont paru hier au *Journal officiel.* J'y souscris et j'applaudis des deux mains, sauf à l'une d'elles : celle qui a pour effet de réduire les possibilités des candidats constructeurs qui sollicitent la prime à 600 francs. Je n'arrive pas à comprendre que l'on veuille détourner de la construction — ou, en tout cas, qu'on ne leur facilite pas la tâche — des gens qui veulent bâtir un logement un peu plus aisé, comme on a l'habitude de le faire, par exemple, en Lorraine, selon des normes plus amples. Je ne pense pas faire là œuvre qui ne soit pas sociale. Lorsque ces logements seront construits, monsieur le ministre, ils en libéreront d'autres, qui permettront de loger des candidats constructeurs dont la situation sociale est plus modeste et même de les faire bénéficier de logements locatifs.

Je dirai même plus, le fait d'accorder une prime à 600 francs constitue une économie pour l'Etat, car, si ces logements n'étaient pas construits, ils ne libéreraient pas des logements plus modestes. Or, à un candidat désirant construire un logement plus modeste, vous êtes obligé de consentir un prêt plus important et une prime plus forte. Il y a, par conséquent, une perte de recette.

De plus, je n'ai pas le sentiment qu'il faille ne pas faire appel au crédit privé à un moment où, précisément, l'Etat est obligé de limiter les possibilités d'aide à la construction. C'est, au contraire, le moment, me semble-t-il, de faciliter au maximum cet appel et, par conséquent, de ne pas décourager ceux qui investissent leurs capitaux dans le logement, au lieu de les consacrer à des placements moins intéressants pour le pays.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la reconstruction.

M. le ministre. Je crois avoir répondu par avance à M. Bousch. Je lui ai indiqué — je le confirme ici — que l'intention du Gouvernement est simplement d'éviter que l'augmentation des prêts du Crédit foncier pour la construction des logécos n'entraîne un gonflement des prêts consentis par cet organisme. C'est une idée qui a prévalu dans les décisions prises par le Gouvernement qui, au surplus, n'a rien supprimé et a seulement donné la préférence à un secteur par rapport à d'autres.

M. le président. Vous êtes sans doute satisfait, monsieur Bousch, de la réponse de M. le ministre ?

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je ne peux pas être tout à fait d'accord avec M. le ministre, car, a-t-il déclaré, on a favorisé certaines catégories aux dépens d'autres.

C'est fort bien, mais il est des catégories qu'il ne faut pas décourager au moment où l'on manque de capitaux et où nous devons inciter les gens à investir leurs fonds dans le logement plutôt que dans d'autres placements.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 27 *bis* nouveau.

(*L'article 27 bis nouveau est adopté.*)

M. le président. « Art. 28 *bis.* — L'article L 55 du code du domaine de l'Etat est complété par la phrase suivante :

« Cette exemption est étendue dans les mêmes conditions aux héritiers directs du propriétaire lorsqu'ils habitaient avec lui avant le sinistre. » (*Adopté.*)

Je viens de recevoir de M. Cornat un amendement tendant à reprendre l'article 29 dans le texte voté par l'Assemblée nationale, mais en portant de 7 à 8 le coefficient mentionné dans ce texte.

L'article 29 serait donc ainsi rédigé :

« Art. 29. — Le règlement des indemnités de dommages de guerre afférentes à des reconstitutions autres que celles de biens meubles d'usage familial et courant, faites au Cambodge, au Laos et au Viet-Nam jusqu'au 31 décembre 1955, peut, sur demande du sinistré, être effectué en francs métropolitains, déduction faite des acomptes perçus en monnaie locale. En ce cas, la partie de la valeur de référence servant au calcul de ces indemnités est affectée du coefficient 8 et les dépenses de reconstitution excédant le montant desdits acomptes sont, pour leur imputation sur cette valeur de référence, affectés du même coefficient.

« Dans le cas où des acomptes ont été perçus en francs métropolitains, ils sont déduits pour leur valeur nominale de l'indemnité calculée comme il est dit ci-dessus.

« Le ministre des affaires étrangères et le ministre chargé de la reconstruction et du logement pourront, à titre exceptionnel, par décision conjointe, étendre le bénéfice de ces dispositions à des reconstructions entreprises sur les territoires du Cambodge, du Laos ou du Viet-Nam et non encore achevées au 31 décembre 1955. »

La parole est à M. Cornat.

M. Henri Cornat. L'article 29 visait le règlement des indemnités de dommages de guerre mobiliers pour les sinistrés d'Indochine. En acceptant la suppression de cet article, la commission des finances a voulu protester contre l'insuffisance du coefficient appliqué en cas de règlement en francs métropolitains. Je pense qu'il y aurait intérêt à régler rapidement ce problème et à ne pas attendre que des discussions sans fin interviennent pour tenter de fixer le coefficient à un taux acceptable par le Gouvernement et par les sinistrés intéressés.

C'est pourquoi, cherchant une formule transactionnelle, il me paraît souhaitable que l'article 29 soit rétabli, mais que le coefficient d'adaptation soit fixé à 8 au lieu de 7.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Votre commission des finances avait accepté de supprimer cet article précisément pour protester contre l'insuffisance du taux du coefficient appliqué à cette catégorie de dommages de guerre. Il s'agissait, en l'occurrence, d'indemnisations pour des reconstitutions faites entre les années 1947 et 1953, c'est-à-dire à une époque où le cours de la piastre était de 17 francs. Depuis lors, ce cours a été ramené à 10 francs. Indemniser des sinistrés qui ont reconstitué pendant la période où la piastre valait 17 francs sur la base d'un taux de 7 francs est vraiment insuffisant. Les intéressés demandaient que le taux de 10 francs soit retenu. Le Gouvernement peut s'opposer à l'adoption de ce taux sous forme d'amendement transactionnel proposé à l'Assemblée nationale par notre collègue M. Crouzier. Si M. Cornat propose le coefficient 8, votre commission estime que ce n'est pas là répondre au désir exprimé par les sinistrés, mais en l'état présent des choses elle ne saurait s'y opposer puisque c'est quand même un moyen de régler ces problèmes, moyen insuffisant bien sûr, mais nous savons parfaitement que les sinistrés n'ont pas à attendre uniquement des satisfactions dans les années à venir.

M. le président. Par conséquent, la commission des finances accepte l'amendement de M. Cornat.

Quel est l'avis du Gouvernement ?...

M. le ministre. Mes chers collègues, comme le disait tout à l'heure M. Cornat, il est certain qu'il y a intérêt à régler ce problème. Je le remercie donc d'avoir pris l'initiative de proposer l'article qui avait été disjoint par votre commission des finances. Il reste à savoir quel texte il serait souhaitable de voir adopter par le Conseil de la République. Je suis obligé de déclarer que si je prenais le texte de l'amendement de M. Cornat tel qu'il est présenté, l'article 58 du règlement pourrait lui être opposé.

M. le rapporteur général. Non, monsieur le ministre. On a commis une erreur complète au point de vue de l'orthodoxie financière en ce qui concerne la discussion du budget à l'Assemblée nationale. Je le regrette.

M. le ministre. Je pensais que la procédure pouvait être la même ici qu'à l'Assemblée nationale où l'opposition avait été formulée par M. le ministre des finances lui-même. Je retiens l'argument technique de M. le rapporteur général de la commission des finances du Conseil de la République. Je m'incline et n'insiste pas. La question est alors de savoir ce qui peut équitablement être fait.

Nous avons pensé que le chiffre de 7, qui avait été retenu par le texte gouvernemental pouvait paraître normal et assez voisin de la répartition à laquelle peuvent prétendre les sinistrés d'Indochine. M. Cornat nous demande d'adopter le chiffre 8. Je ne sais s'il faut aller jusque-là. Pour ma part, je ne serais pas opposé, dans les conditions actuelles, et puisque vous souhaitez une solution, à ce que nous trouvions une transaction entre votre proposition et celle qui avait été faite par le Gouvernement.

M. Henri Cornat. Ma proposition, monsieur le ministre, était déjà une transaction.

M. le président. Si je comprends bien, l'amendement déposé par M. Cornat, qui reprend l'article 29 de l'Assemblée nationale en portant le coefficient de 7 à 8, est accepté par le Gouvernement.

M. le ministre. Accepté dans son principe.

M. le président. Je mets cet amendement aux voix.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'article 29 se trouve donc adopté dans la rédaction proposée par l'amendement de M. Cornat.

« Art. 29 *bis*. — Il est ajouté à l'article 4 du décret n° 54-958 du 14 septembre 1954 l'alinéa suivant:

« 6° S'il s'agit de collectivités publiques, de sociétés coopératives agricoles ou d'organismes agricoles d'intérêt général à but désintéressé, qui acquerraient des indemnités de nature agricole en vue de construire, dans les régions sinistrées, des bâtiments ou des installations d'équipement agricole collectif. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, à propos de cet article 29 *bis*, je voudrais demander à M. le ministre s'il n'estime pas que certaines restrictions apportées au remploi des dommages de guerre par les collectivités locales devraient être rapportées, ou, dans le cas où elles ne seraient pas rapportées, si elles ne devraient pas faire l'objet de la part des services de M. le ministre, de décisions très compréhensives.

Elles avaient un but précis.

En effet, lorsque ces restrictions ont été décidées, il s'agissait avant tout de sauvegarder la reconstitution du patrimoine immobilier, du patrimoine agricole et d'autres patrimoines. Aujourd'hui, le problème est quand même dépassé. Nous arrivons dans la voie des ultimes reconstitutions. Il s'agit de dossiers qui n'ont pas la même urgence que les autres, dont les dommages devaient être reconstitués dans le même secteur. Une certaine faculté devrait être laissée aux collectivités de reconstituer leurs dommages de guerre dans tel ou tel secteur où se manifeste un besoin, surtout en cette période où elles reçoivent des titres qui parfois correspondent à des dommages de guerre qu'elles ont dû acheter, pour lesquels elles ont dû parfois faire des emprunts, en sorte qu'actuellement elles se trouvent même privées des disponibilités dont elles auraient pu d'autre part disposer.

Je réclame donc, monsieur le ministre, votre indulgence et votre compréhension en la matière.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je ne suis pas en désaccord avec M. Bousch. Mais je voudrais cependant examiner plus attentivement la question, puisqu'il s'agit d'un décret du 14 septembre 1954 pris en application de la loi du 14 août 1954. Il faudrait donc modifier ce texte pour arriver au résultat que vous voulez atteindre.

M. Jean-Eric Bousch, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je demande à M. le ministre de nous faire confiance! Lorsque le deuxième train de la loi de finances arrivera devant nous, nous lui proposerons un texte lui permettant d'apporter la modification sur laquelle M. le ministre lui-même et le Parlement semblent d'accord.

M. le ministre. Nous l'étudierons nous-mêmes. Vous pourrez proposer un texte, le Gouvernement en proposera lui-même un.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 29 *bis*.

(*L'article* 29 bis *est adopté.*)

M. le président. « Art. 29 *ter*. — Les fonds recueillis par le groupement pour la reconstruction du patrimoine national constitué en application des dispositions de l'article 44 de la loi n° 47-580 du 30 mars 1947 pourront être utilisés au règlement de tout ou partie des indemnités de dommages de guerre de toute nature susceptibles d'être réglées en application du décret n° 47-1467 du 9 août 1947 et dont le payement est différé en application de l'article 2 du même texte, modifié par l'article 1er de la loi n° 50-1428 du 18 novembre 1950 et par l'article 1er de la loi n° 56-203 du 25 février 1956. » — (*Adopté.*)

« Art. 29 *quater* (nouveau). — Le prix de revient des logements réalisés sur fonds publics par les administrations publiques, civiles et militaires et par les entreprises nationales ne pourra excéder de 25 p. 100 celui fixé pour les logements construits par les organismes d'habitations à loyer modéré. » — (*Adopté.*)

Sous réserve du résultat du pointage sur l'amendement de M. Mistral, nous avons achevé l'examen des crédits et articles afférents au ministère de la reconstruction et du logement.

Monsieur le rapporteur général, voyez-vous un inconvénient à ce que nous suspendions la séance pendant quelques minutes avant de passer au budget des affaires étrangères ?

M. le rapporteur général. Une courte suspension de dix minutes pourrait être décidée.

M. le ministre. Le Conseil de la République travaille à un rythme tellement rapide, et je l'en félicite...

M. le président. Le Conseil s'efforce de régler son horaire sur celui de l'Assemblée nationale.

M. le ministre. ... que je n'ai pas eu le temps d'exprimer au moment voulu mon désaccord en ce qui concerne l'article 29 *quater* nouveau.

M. le président. Il est voté, monsieur le ministre. Vous auriez dû vous inscrire pour prendre la parole sur cet article.

M. le ministre. S'il est voté je m'incline, mais je le regrette.

M. le président. Nous prenons acte de votre déclaration.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures quarante-cinq, est reprise à dix-huit heures.*)

M. le président. La séance est reprise.

Voici, après pointage, le résultat du dépouillement du scrutin n° 72 sur l'amendement n° 9 de M. Mistral, tendant à insérer un article additionnel 26 *bis* nouveau:

Nombre de votants	182
Majorité absolue	92
Pour l'adoption	91
Contre	91

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Affaires étrangères.

M. le président. Nous allons examiner la partie de l'état A concernant le ministère des affaires étrangères.

Je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaire de gouvernement, pour assister M. le ministre des affaires étrangères: M. Valeani, administrateur en chef de classe exceptionnelle de la France d'outre-mer.

Acte est donné de cette communication.

I. — Affaires étrangères

M. le président. Je donne lecture d'abord des autorisations de programme et des crédits de payement pour la section I. — Affaires étrangères:

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 1.865 millions de francs;

« Crédit de payement, 630 millions de francs ».

TITRE VI-A. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

(Subventions et participations.)

« Crédit de payement, 3.150 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Georges Portmann, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Monsieur le président, mes chers collègues, je tiens à protester, comme certainement tous les rapporteurs, contre la façon curieuse dont nous sommes amenés à voter le budget. Je disais tout à l'heure à M. le ministre de la reconstruction que, depuis 1932, année qui a vu mon entrée dans cette maison, c'est la première fois que nous votons le budget avec une telle incohérence, en plusieurs tranches.

J'ai une deuxième remarque à présenter. Je constate l'absence au banc du Gouvernement de M. le ministre des affaires étrangères comme celle de M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères. Il s'agit là d'une question de déférence et de correction vis-à-vis du Conseil de la République et je tenais à le souligner avant de vous donner connaissance de mon rapport au nom de la commission des finances.

Le budget des affaires étrangères, en ce qui concerne les dépenses en capital, est relativement peu important. En voici la présentation comptable.

Les dépenses en capital des services des affaires étrangères (sections 1 et 3) votées pour l'exercice 1957 étaient de 441 milliards 400.000 francs, pour les autorisations de programme, et de 3.643.100.000 francs, pour les crédits de payement, mais le décret n° 57-610 du 21 mai 1957 a respectivement ramené ces chiffres à 306.400.000 francs et 3.273.100.000 francs. D'autre part, des reports de crédits de l'exercice 1956 sur celui de 1957 ont ouvert 3.597 millions de francs de crédits de payement. Les moyens d'action des services se sont donc élevés, en 1957, à 6.870.100.000 francs en crédits de payement.

Pour l'exercice 1958, le Gouvernement vous propose 3.780 millions de crédits de payement et 1.865 millions d'autorisations de programme.

En ce qui concerne les crédits de payement, le déroulement normal des opérations autorisées au cours des exercices précédents permettait de prévoir, pour 1958, une somme de 7.595 millions dont 7.060 au titre de l'assistance aux Etats du Cambodge, du Laos et du Viet-Nam. Or, le rythme actuellement prévisible pour la réalisation des programmes autorisés, les retards provoqués par les blocages provisoires intervenus au début de 1957 et une réavaluation de l'assistance aux anciens Etats associés ont conduit à ramener les crédits nécessaires à 3.352 millions.

D'autre part, les opérations nouvelles nécessiteront, pour 1958, des crédits de payement de 428 millions: 349 pour l'équipement culturel et social et 79 pour divers équipements administratifs.

J'en arrive maintenant à l'examen des autorisations de programme. Les 1.865 millions d'autorisations de programme demandées se répartissent ainsi: 1.680 millions pour la poursuite de l'équipement scolaire au Maroc et en Tunisie, amorcé au cours des années précédentes sur le budget des affaires marocaines et tunisiennes; 54 millions pour deux œuvres françaises à l'étranger: construction de l'institut français à Copenhague et acquisition d'un terrain pour l'institut français de Tokio; 131 millions pour des investissements administratifs, notamment l'achèvement des ambassades de France à la Haye et à Canberra et l'équipement du service du chiffre.

Cette rapide analyse nous conduit à d'inquiétantes constatations. L'augmentation — apparemment considérable par rapport aux 441.400.000 francs de 1957 — des autorisations de programme provient uniquement du transfert des dépenses culturelles du Maroc et de la Tunisie de la section II à la section I des affaires étrangères. En fait, les nouveaux programmes d'investissements pour la représentation de la France dans le monde entier, Maroc et Tunisie exceptés, se chiffrent à 185 millions seulement.

En approuvant la nature des opérations prévues, votre commission des finances proteste énergiquement contre l'insuffisance dramatique de l'action gouvernementale.

Une trop grande partie de nos services à l'étranger ne dispose que d'installations sommaires. Leur mission est ainsi entravée par des obstacles matériels auxquels ils se heurtent quotidiennement et le prestige de notre pays en souffre dangereusement. N'oublions pas que des millions d'hommes nous jugent sur les seuls éléments tangibles qu'ils aient sous les yeux.

Les constructions de véritables maisons de France à l'étranger sont, du reste, aussi rentables sur le plan financier que sur les plans politique et économique. La plupart des redevances que nous devons verser sont excessives et les locaux fournis répondent rarement à nos besoins. Il n'est pas possible de dresser ici la liste des capitales étrangères où la France a la triste condition de « mal logée ». Je citerai seulement deux exemples parmi ceux que j'ai pu étudier sur place.

J'étais à Djakarta au mois de mai dernier. Notre ambassade y est logée dans une maison misérable qui nous revient très cher. Le statut étant des plus précaires, nous pouvons en être expulsés du jour au lendemain sans avoir aucun recours.

Je prends un autre exemple: celui de Manille, aux Philippines. Jusqu'en 1957, l'ambassade de France était aussi misérable, je dirai même invivable. Elle était inondée pendant la période hivernale. En revanche, l'eau manquait pendant la période d'été. Notre ambassadeur a fini par obtenir les crédits nécessaires pour une location et il dispose actuellement d'une résidence correcte.

Je regrette vraiment que M. le ministre des affaires étrangères ne soit pas présent, car il assistait récemment — il l'a indiqué tout à l'heure devant la commission des affaires étrangères — à la réunion de l'organisation du traité de l'Asie du Sud-Est. Il a vu par conséquent dans quel état se trouvait la Maison de France. Dans le jardin de cette maison qui n'a été louée que pour cinq ans, on a construit des locaux pour abriter le bureau de l'ambassadeur et la chancellerie. Il y a là, me semble-t-il, une mauvaise utilisation des deniers publics contre laquelle nous n'avons pas le droit de ne pas protester du haut de cette tribune.

Que dirai-je des nouvelles implantations diplomatiques nécessaires dans les Etats qui naissent aussi bien en Asie qu'en Afrique ? Le quai d'Orsay, je le sais, a fait un effort en essayant de trouver quelques crédits sur le plan européen pour tâcher de mieux doter ces ambassades, mais ces crédits sont encore très insuffisants. Songez que, dans un des nouveaux Etats d'Afrique, l'ambassade de France est actuellement logée dans une laiterie!

Je connais pourtant suffisamment le monde pour affirmer que nous pourrions trouver, auprès de Français qui résident dans divers pays, des possibilités de financement. Certains de nos consulats généraux prennent la physionomie d'une ambassade. Le consulat fédéral de San Francisco est un exemple particulièrement typique à cet égard puisqu'il va régner sur toute la côte américaine du Pacifique. La colonie française qui y réside ferait le nécessaire pour nous donner une maison digne de notre pays et l'Etat pourrait ensuite la rembourser progressivement. Ce serait certainement beaucoup moins onéreux que d'être mal logés à des prix excessifs.

Enfin, je dirai quelques mots sur les œuvres et les missions françaises à l'étranger qu'il est indispensable de maintenir au maximum.

Tout à l'heure, devant la commission, M. le ministre des affaires étrangères a beaucoup insisté sur l'étonnement admiratif qu'il a ressenti en particulier dans les trois pays d'Indochine. J'ai eu la même impression et je suis certain qu'elle est partagée par celui de nos collègues qui représente ici les pays d'Extrême-Orient.

Je me suis rendu en Indochine, au mois de juin dernier, après le départ des Français. Je pensais que nous avions tout perdu; bien loin de là! Pendant mon séjour à Saïgon, 450 baccalauréats ont été passés. Notre position culturelle est donc de premier ordre, malgré une présence américaine qui essaye tous les jours de nous supplanter par des moyens que je ne veux pas qualifier ici, qui vont quelquefois jusqu'à faire imprimer en français des livres américains pour frapper l'imagination des étudiants, qui vont aussi jusqu'à offrir 8 milliards pour créer une faculté de médecine et un hôpital universitaire, à la condition que l'enseignement y soit dispensé selon les méthodes américaines. Malgré cela, les Vietnamiens résistent à cette pression. Ils restent fidèles à la culture française.

Je suis donc tout à fait d'accord avec M. le ministre des affaires étrangères quand il vient nous dire qu'il faut développer au maximum les œuvres françaises à l'étranger. Encore faut-il faire le nécessaire et empêcher que les crédits soient rognés d'une manière inadmissible.

Que dirai-je de Bangkok où l'hôpital Saint-Louis tombe en ruines, alors que c'était, il y a quelque cinquante ans, le premier hôpital d'Extrême-Orient ? Aujourd'hui, il suffirait, non pas de le reconstruire en face de l'hôpital américain ou de l'hôpital russe, mais simplement d'édifier un pavillon français pour montrer ce que peut faire notre pays sur le plan de la technique et l'on verrait les bons chirurgiens du pays revenir y opérer selon les méthodes dispensées par l'enseignement français, au lieu de les abandonner.

Je ne voudrais pas prolonger inutilement cet exposé, mais je ne peux m'empêcher d'évoquer le triste spectacle qu'offre le lycée de Santiago du Chili. M. le ministre des affaires étrangères — une fois de plus, je regrette qu'il ne soit pas présent — lors de la tournée qu'il a faite, cette année même, en Amérique du Sud avant de se rendre à l'O. N. U., a prononcé sur place un discours au cours duquel il a affirmé que la construction du lycée français serait rapidement achevée. Or, aujourd'hui,

les travaux sont arrêtés à la hauteur du quatrième étage parce qu'il manque 18 millions! Croyez-vous que cela soit digne de la France et qu'il ne serait pas possible de dégager cette somme dans le cadre du budget que nous discutons ?

M. Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances.* C'est incroyable!

M. Georges Portmann, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je m'excuse d'avoir donné ces quelques éléments d'appréciation et j'en arrive à ma conclusion.

Votre commission des finances vous demande d'adopter les très maigres crédits proposés au titre des affaires étrangères, mais elle insiste auprès du ministre au sujet des différents points que j'ai évoqués à cette tribune. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Armengaud.

M. Armengaud. Je voudrais faire de très courtes observations qui rejoignent celles de M. le professeur Portmann.

Depuis 1952, que ce soit M. Pezet, M. Longchambon ou moi-même, nous n'avons cessé de faire observer au ministre des affaires étrangères et au ministre des finances que, pour les crédits d'investissements concernant l'établissement des ambassades, leur réparation ou la construction des immeubles intéressant les services français à l'étranger, leur politique est déraisonnable. Elle aboutit en effet à ce résultat qu'à force de ne pas vouloir faire en capital des investissements utiles, on accroit les crédits de payement au titre du fonctionnement du ministère pour pouvoir allouer à nos représentants à l'étranger, diplomates ou professeurs, des sommes leur permettant de payer des loyers infiniment plus élevés, notamment en Amérique du Sud et dans certains pays du proche Orient, qu'ils ne le seraient normalement en France.

On en arrive ainsi à dépenser en trois ou quatre ans, au titre des crédits d'entretien des services français à l'étranger, des sommes qui permettraient de construire les locaux d'habitation nécessaires à notre personnel détaché, personnel soit diplomatique, soit d'enseignement. Ceci n'est pas normal.

Je ne puis donc qu'insister une fois de plus auprès du ministre qui représente ici le Gouvernement pour que l'on amorce enfin une politique d'investissements à l'étranger. M. Maroger, notre ancien collègue, l'avait souvent demandé ici. Pendant plusieurs années, au nom de la commission des finances, M. Pezet, M. Longchambon et moi-même nous l'avons demandé également et M. Portmann vient encore de citer des exemples lamentables.

Avant tout se pose le problème de la rapidité avec laquelle on doit prendre certaines décisions. A New-York, la délégation française est installée dans un immeuble très digne, mais vieillot et dans un quartier éloigné de l'O. N. U., Il y a quelques mois, les services français à New-York ont proposé l'achat d'un hôtel qui était en vente et qu'on pouvait transformer à très peu de frais en bureaux parfaitement installés, hôtel qui était situé à 100 mètres de l'O. N. U. Les papiers ont circulé entre le ministère des finances et le ministère des affaires étrangères pendant six mois avant qu'un accord intervienne.

Vous comprenez ce qui est résulté de ce retard: lorsque l'accord a été réalisé, l'hôtel était déjà vendu. On a conservé, à New-York, l'immeuble que vous connaissez, qui n'est pas du tout prévu pour l'installation d'une délégation et dont le loyer revient presque aussi cher, sur trois ou quatre années, que le coût d'achat de l'hôtel.

J'ai voulu faire ces deux observations pour montrer à quel point les remarques de M. Portmann étaient justifiées.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix, pour le titre V, l'autorisation de programme au chiffre de 1.865 millions de francs et le crédit de payement au chiffre de 630 millions de francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI-A, le crédit de payement au chiffre de 3.150 millions de francs.

(*Le crédit de payement, avec ce chiffre, est adopté.*)

II. — AFFAIRES MAROCAINES ET TUNISIENNES

M. le président. Je donne maintenant lecture de l'autorisation de programme et du crédit de payement de la section II. — Affaires marocaines et tunisiennes:

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 120 millions de francs;

« Crédit de payement, 350 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Georges Portmann, *en remplacement de M. Fillon, rapporteur spécial de la commission des finances.* Monsieur le président, mes chers collègues, mon intervention sera courte puisqu'aussi bien le budget des affaires marocaines et tunisiennes est un budget de transition. La loi de finances pour 1957 a autorisé le transfert de ces crédits à la section I du ministère des affaires étrangères. Ce transfert a été partiellement réalisé, si bien que les dépenses en capital, objet du présent rapport, sont en forte diminution. Pour 1957, il a été voté 1.920 millions d'autorisations de programme et 771 millions de crédits de payement. Le décret du 21 mai 1957 a réduit ces dotations à 1.344 et 587 millions. Mais d'importants reports de crédits de 1956 à 1957 ont relevé les moyens d'action des services, en crédits de payement, à 747.300.000 francs.

Pour les crédits de payement de 1958, les retards provoqués par les blocages intervenus au début de 1957 et le transfert à la section I des crédits pour constructions scolaires permettent de ramener les crédits de payement pour les opérations en cours à 300 millions.

D'autre part, il est demandé 50 millions au titre des opérations nouvelles.

Les autorisations de programme pour un budget en voie de liquidation sont nécessairement très limitées: 120 millions. Elles sont destinées à des investissements administratifs en Tunisie: construction ou achat d'un immeuble pour loger les services consulaires à Tunis — et j'espère que nous ne verrons pas nos consuls expulsés des locaux pour lesquels nous allons, maintenant, voter des crédits — et aménagement des immeubles transférés du domaine militaire.

Comme en 1957, les crédits d'aide à la Tunisie et au Maroc sont inscrits au budget des finances (charges communes), au chapitre 60-80: « Aide extérieure ». Ils s'élèvent à 43.480 millions.

Mes chers collègues, les crédits ont été votés hier. Cependant, la commission des finances m'a demandé de présenter une observation. Ces crédits sont destinés à l'aide extérieure apportée aux deux Etats et couvrent également différentes mesures en faveur des Français du Maroc et de Tunisie.

Leur utilisation est liée au développement des relations et des événements politiques. Les crédits 1957 n'ont pas été versés à la Tunisie et n'ont été que partiellement avancés au Maroc. Par contre, l'aide à nos compatriotes s'est avérée à peine suffisante et risque de se développer avec les nouvelles spoliations et brimades dont ils sont l'objet.

Il est impossible de prévoir à l'avance l'affectation précise de crédits qui ont été rassemblés sous le vocable d'aide extérieure pour traduire justement l'incertitude de leur destination.

Il y a là, mes chers collègues, une limite que nous voudrions connaître entre l'aide que l'on veut, ou que l'on peut, ou que l'on pense fournir aux Etats et l'aide que nous devons apporter à nos compatriotes qui ont été obligés de quitter le Maroc et la Tunisie, pour leur permettre le rachat de terres et pour leur donner des facilités de réinstallation. Il s'agit là incontestablement d'une dette sacrée à l'égard de ceux qui ont défendu le rayonnement français, bien souvent au péril de leur vie et bien souvent aussi jusqu'à la mort d'une partie de leur famille.

En revanche, ces crédits qui peuvent être utilisés pour l'aide à l'un de ces Etats doivent être surveillés avec une extrême rigueur, car il n'est pas acceptable que nous votions de tels crédits à un moment ou nous sommes en présence, de la part de ces Etats, de manifestations parfaitement inamicales ou même profondément hostiles. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des finances vous demande d'adopter les autorisations de programme et les crédits de payement des services du ministère des affaires tunisiennes et marocaines. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Colonna.

M. Antoine Colonna. Je remercie M. le professeur Portmann des paroles qu'il vient de prononcer et je renonce à la parole.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix, pour le titre V, l'autorisation de programme au chiffre de 120 millions de francs et le crédit de payement au chiffre de 350 millions de francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

Santé publique et population.

M. le président. Nous passons aux crédits de la santé publique et de la population.

Je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre de la santé publique et de la population: M. Rain, directeur général de la population; M. Navarro, directeur de l'administration générale, du personnel et du budget; M. Pere-Lahaille-Darre, sous-directeur des services financiers et du

matériel; Mmes Pere-Lahaille-Darre, administrateur civil; Boué-Tournon, directeur adjoint.

Acte est donné de ces communications.

Je donne lecture de la partie de l'état A concernant le ministère de la santé publique et de la population:

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 98.100.000 francs;
« Crédit de payement, 305 millions de francs. »

TITRE VI-A. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT
(Subventions et participations.)

« Autorisation de programme, 4.429.900.000 francs;
« Crédit de payement, 8.652 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Georges Portmann, *en remplacement de M. Peschaud, rapporteur spécial de la commission des finances.* Monsieur le président, mes chers collègues, vous allez dire que j'abuse de la parole, mais comme je suis en service commandé (*Sourires*) j'ai encore la lourde charge de présenter le rapport sur le budget de la santé publique.

En ce qui concerne ce budget, les crédits d'investissements sont considérables étant donné les nécessités de la construction hospitalière.

Les dépenses en capital du budget de la santé publique et de la population pour l'exercice 1958 se répartissent en 4.428 millions d'autorisations de programme et 8.957 millions de crédits de payement. Pour l'exercice 1957, les crédits étaient respectivement de 10.200 millions et 7.445 millions. Nous constatons donc une importante diminution des autorisations de programme et une augmentation sensible des crédits de payement.

En fait, les autorisations de programme pour 1957 avaient elles-mêmes été amputées de 806 millions par le décret d'économies du 21 mai 1957; la différence réelle est donc de 4.966 millions.

Le même décret a diminué les crédits de payement de 371 millions, mais d'importants reports de crédits de 1956 à 1957 (8.040 millions) ont élevé les moyens d'action des services à 1.144 millions de crédits de payement.

Le rythme de consommation des crédits de payement a soulevé ces dernières années, comme le constatait l'an dernier votre rapporteur, M. Peschaud, certaines critiques. En effet, une trop forte proportion des crédits votés n'était pas utilisée au cours de l'exercice prévu. La situation s'est progressivement améliorée, puisque les crédits consommés sont passés de 949 millions en 1951 à 6.371 en 1957. Toutefois, l'espoir formulé par votre rapporteur — qui portait sur 12 milliards pour 1957 — ne s'est pas réalisé et votre commission des finances regrette de devoir constater que 8.821 millions environ n'ont pas été utilisés. Les programmes d'équipement, déjà insuffisants, se trouvent ainsi retardés d'année en année.

Sans doute les blocages provisoires de crédits, effectués en application de l'article 15 de la loi de finances pour 1957, ont-ils retardé le lancement des travaux correspondant aux opérations nouvelles. D'autre part, beaucoup d'opérations sont mises en route à l'aide de fonds d'emprunts et les payements sont demandés après réalisation partielle des travaux. Enfin, nous remarquons trop souvent que les délais de payement, bien que raccourcis depuis l'approbation du décret-loi programme, restent encore assez longs.

Nous pouvons donc conclure que la consommation effective des crédits n'est pas un critère rigoureusement valable pour déterminer l'état d'avancement des travaux. La situation se présentait ainsi à la fin de l'exercice 1957: les opérations lancées en 1954 étaient payées à concurrence de 53 p. 100 pour une réalisation approximative de 60 à 65 p. 100; celles de 1955, payées à 44 p. 100, sont réalisées à 55 p. 100. Pour 1956, les pourcentages sont environ de 15 et 25 p. 100. Pour 1957, les payements sont encore extrêmement faibles.

Ce rapide examen conduit à exprimer quelque inquiétude sur la réalisation du plan d'équipement sanitaire et social approuvé par le décret-loi programme du 20 mai 1955. Il prévoyait une masse de travaux de 90 milliards, dont 36 mis à la disposition du ministère de la santé publique et de la population en quatre ans pour les autorisations de programme et six ans pour les crédits de payement. Si celles-là ont effectivement reçu en temps voulu leur affectation, ceux-ci accusent un retard important.

Les hausses de prix ne font qu'aggraver la situation et augmentent sensiblement les retards. Des réévaluations se révéleront rapidement indispensables.

Les crédits de payement demandés pour les seules opérations en cours sont de 8.216 millions, soit: 7.691 pour l'équipement sanitaire et social, 275 pour les établissements nationaux et installations de contrôle sanitaire, 250 pour l'institut national d'hygiène.

Il s'y ajoutera les 8.821 millions de crédits non utilisés, mais il est à craindre qu'une fois de plus une grande partie des sommes disponibles soient reportées à l'année suivante.

En ce qui concerne les autorisations de programme, les retards apportés à la réalisation des programmes antérieurs conduisent nécessairement à limiter les opérations nouvelles. Le Gouvernement demande 4.428 millions, soit moins de 50 p. 100 des crédits dont il a disposé à ce titre en 1957. J'insiste sur ce chiffre.

Nous sommes obligés de nous rendre à cette évidence: il serait vain de prévoir trop de nouveaux travaux, alors que tant de chantiers actuellement ouverts ne peuvent être terminés.

Néanmoins, une récession de cette importance, au moment où dans le monde se développent tant de techniques chirurgicales nouvelles, ne peut avoir que des conséquences considérables. J'en appelle ici aux chirurgiens que je vois dans cette salle; mes collègues sont effrayés comme moi-même de cette méconnaissance du Gouvernement de l'importance qu'il y a à améliorer chaque jour davantage nos techniques chirurgicales comme le font tous les autres pays. Nos médecins — et je m'excuse d'avoir l'air de faire un plaidoyer *pro domo*, mais notre rapporteur le docteur Pellenc est lui-même un confrère, vous ne le saviez peut-être pas — travaillent dans les laboratoires et dans les hôpitaux pour essayer d'améliorer la santé humaine, pour permettre que, dans les pays occidentaux, la moyenne de vie soit de 67 ans en France — ce qui nous donne de l'espoir à tous — alors que dans certains pays dont les représentants nous critiquent du haut des tribunes internationales — où il devrait y avoir une certaine sérénité étant donné les buts de paix poursuivis — la moyenne de vie ne dépasse pas vingt ans.

Il ne faut donc pas que le Gouvernement français, par de sordides économies, ne puisse donner à nos chercheurs, à nos médecins, à nos chirurgiens les possibilités matérielles de développer nos techniques et de nous affirmer dans le monde, comme nous l'avons fait dans le passé. Votre commission des finances insiste à son tour auprès du Gouvernement pour qu'il prenne enfin conscience du danger.

Circonstance aggravante, les hausses de prix alourdissent encore le poids des opérations retardées, si bien qu'on doit déjà prévoir une affectation prioritaire des dotations à la couverture de ces frais supplémentaires. Que restera-t-il pour l'engagement d'opérations nouvelles? La commission d'équipement sanitaire et social devra le déterminer et choisir en conséquence parmi les opérations retenues au troisième plan d'équipement celles qui pourront être financés.

Vous trouverez dans mon rapport écrit la liste des établissements nationaux qui ont été retenus pour des opérations nouvelles éventuelles. Je ne veux pas prolonger plus longtemps ce rapport puisque, aussi bien, vous avez entre les mains mon rapport écrit. Toutefois, votre commission des finances m'a chargé de vous dire qu'elle a été étonnée qu'on ait tant attendu et qu'on attende encore pour le regroupement des services de la santé publique et des locaux du laboratoire national de la santé publique qui, vous le savez, a le contrôle des médicaments. Je sais qu'une partie seulement de ces services vont être transférés place Fontenoy; mais je crois que le Conseil de la République, en tout cas votre commission des finances souhaiterait que ces transferts soient accélérés et que la totalité du ministère puisse être transférée place Fontenoy.

Sous le bénéfice de ces observations, et en protestant de nouveau contre l'insuffisance des réalisations concrètes, votre commission des finances vous demande d'adopter les crédits proposés pour les dépenses en capital du ministère de la santé publique et de la population. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de la famille, de la population et de la santé publique.

M. Plait, *rapporteur pour avis de la commission de la famille, de la population et de la santé publique.* Mes chers collègues, votre commission de la santé publique et de la population m'a confié le soin de présenter quelques observations sur les dépenses en capital du budget du ministère de la santé publique pour 1958, observations qui rejoignent d'ailleurs totalement celles que M. le professeur Portmann vient de présenter.

Votre commission rappelle que le premier plan quadriennal, qui s'étendait de 1954 à 1957 et que nous avions appelé « plan de détresse », comportait un volume de travaux de 90 milliards de francs, soit 45 milliards de francs affectés à l'équipement sanitaire (construction et aménagement d'établissements hospitaliers) et 45 milliards de francs affectés aux hôpitaux psychiatriques, pour la plus grande part, aux sanatoria, à la lutte anticancéreuse, à la protection maternelle et infantile, à l'enfance inadaptée, etc.

L'Etat devait prendre à sa charge 40 p. 100 de ces travaux, soit 36 milliards. Des autorisations de programme d'un tel montant ont été effectivement accordées par l'Etat et affectées aux opérations retenues: soit, en 1954, 5 milliards; en 1955, 11 milliards; en 1956, 10 milliards; en 1957, 10 milliards.

La sécurité sociale devait, en principe, prendre à sa charge 30 p. 100 de ces travaux, de même que les collectivités.

Les crédits de payement n'ont pas pu suivre le même rythme: en 1954, 1.600 millions; en 1955, 2.142 millions; en 1956 4.714 millions et, en 1957, 6.371 millions, soit, au total, 14.800 millions.

A la fin de 1957, sur ces crédits de payement, 15.114 millions sont utilisables.

Certaines collectivités n'ont pas pu réunir les moyens nécessaires à l'exécution de leur programme. Cependant, on peut constater une amélioration constante et progressive de la demande des crédits de payement de 1954 à 1957; au cours des deux premiers mois de 1958, une somme de 2 milliards de francs environ a été attribuée.

D'autre part, l'arrêté de 1956 permettant l'attribution d'acomptes de l'Etat pour démarrage de travaux a donné des facilités à certaines collectivités. C'est ainsi que 600 millions de francs en 1956 et 900 millions de francs en 1957 ont été versés à titre d'acomptes.

Votre commission se plaît à reconnaître qu'au cours du premier plan quadriennal 1954-1957 un gros effort a été réalisé sur la construction et l'aménagement d'hôpitaux psychiatriques et elle insiste pour que les travaux concernant ces établissements soient achevés en priorité.

Votre commission prend acte de la diminution des autorisations de programme pour 1958, diminution justifiée par les difficultés devant lesquelles se trouvent les collectivités locales pour réunir les moyens nécessaires au financement de leurs programmes; mais elle désire que cette position soit revisée en 1959 afin de permettre le lancement d'opérations nouvelles qui se révéleraient urgentes.

Enfin, votre commission insiste pour que soient réalisés le relèvement et le regroupement des locaux du ministère de la santé publique et de la population qui faciliteront la liaison entre les différents services et feront enfin cesser la location des immeubles présentement occupés.

Il en est de même du regroupement des locaux du laboratoire national de la santé publique dont la construction devrait être envisagée sans tarder.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission de la santé publique et de la population émet un avis favorable au budget qui lui est présenté. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la famillle, de la population et de la sante publique.

M. René Dubois, *président de la commission de la famille, de la population et de la santé publique.* Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, à propos du budget en discussion, je voudrais présenter deux courtes observations dont l'une au moins, la première, n'a pas le mérite de l'originalité.

Depuis trois ans, chaque fois qu'est discuté le budget de la santé publique, nos collègues de la Seine et moi-même intervenons pour savoir quel est le sort réservé à l'hôpital, ou au futur hôpital, qui doit remplacer l'hôpital Ambroise-Paré. Ces discussions nous laissent sur des espérances qui, au cours de l'année, deviennent des désespérances et nous nous retrouvons toujours exactement dans la même situation!

Je vous rappelle que l'hôpital Ambroise-Paré situé à Boulogne-sur-Seine a été détruit par bombardement au cours de la guerre et que la disparition de cette formation hospitalière qui desservait la péréphérie Ouest de la ville de Paris et de sa banlieue a creusé un vide considérable dans notre équipement hospitalier parisien.

Ce n'est pas que des terrains n'aient pas été proposés pour la reconstruction de cet hôpital. D'abord, un projet tendait à l'établir sur le terrain des pépinières de la ville de Paris situées à la sortie de la porte d'Auteuil; mais, d'une part, ce terrain est exigu et son emploi ne pourrait comporter que la création d'un hôpital de trois cents à trois cents trente lits alors qu'il faut envisager un hôpital d'au moins mille lits, d'autre part, installer là de grands bâtiments serait en opposition avec la loi du 8 juillet 1952 qui a interdit une politique d'empiètement sur le bois de Boulogne, espace vert préservé, enfin, l'abord de cette région est rendu difficile et bruyant.

On a proposé alors le domaine de Belgue, situé à Boulogne-sur-Seine, qui fait l'objet, à la demande de sa propriétaire, d'une décision de classement, décision qui laisse cependant ouverte la construction d'immeubles, en tout cas qui n'interdit pas une expropriation; incontestablement, ce terrain aurait pu être utilisé, mais de puissantes interventions, de puissants appuis semblent empêcher l'édification de constructions sur ce domaine.

Enfin, la proposition a été faite de transférer l'hospice de vieillards de Sainte-Périne dans la périphérie parisienne ce qui permettrait de construire l'hôpital remplaçant l'hôpital Ambroise-Paré sur le terrain ainsi libéré. Il a également été question de vastes terrains situés en lisière du boulevard Victor.

Aucune décision n'a encore été prise. L'âne de Buridan n'avait que deux bottes; nous en avons quatre et cela nous gêne encore bien davantage pour faire un choix! J'espère, monsieur le ministre, que vous pourrez nous apporter des décisions.

Puisque nous avons la chance, monsieur le ministre, de vous voir porter sur vos épaules à la fois le ministère de la santé publique et le ministère des transports, je vous demanderai de vouloir bien généraliser une initiative qui a été prise dans la région de Salon, et si j'interviens aujourd'hui sur ce sujet, c'est à la demande de notre collègue, M. Carcassonne, qui, dans l'impossibilité d'être présent à cette séance, m'a demandé d'intervenir, sinon en son lieu et place, du moins pour soutenir un projet auquel il porte un grand intérêt.

Vous êtes le ministre des transports, des voies de communication et du tourisme, et le tourisme sur les routes et sur les voies de communication, hélas! mène quelquefois à l'hôpital et quelquefois aussi à la morgue! (*Sourires.*) Il faut, autant que possible, éviter l'un et l'autre ou, en tout cas limiter les dégâts et je profite de cette discussion budgétaire pour attirer votre attention et celle de l'Assemblée sur l'utilité d'étendre l'expérience du centre de secours aux blessés de la route. Vous verrez quelle importance cela peut avoir sur des éléments de la santé publique.

Qu'est-ce exactement qu'un centre de secours aux blessés? Il s'agit en somme d'assurer par téléphone, par voitures ambulances adaptées, par un service de garde permanent comportant un réanimateur et des éléments qui lui sont indispensables, le transport le plus rapide possible, dans des conditions convenables, et tout à fait hors des faux-semblants de soins donnés sur place aux blessés en des tâtonnements souvent plus nuisibles qu'utiles, le transport des blessés dans un centre de soins qualifiés.

Ainsi que je vous le disais, une expérience très intéressante a été réalisée à Salon sur l'initiative du professeur agrégé Bourret, chirurgien de l'hôpital de Salon. Je passe sur les détails d'organisation, ils ne sont pas compliqués et ils sont adaptables à toutes nos régions. J'ajoute qu'ils sont peu onéreux: le fonctionnement de ces centres ne comporterait pas de dépenses bien spéciales puisqu'en fait il s'agit de blessés de la route qui sont sous la responsabilité financière soit de compagnies d'assurances pour la responsabilité civile, soit de caisses d'assurances sociales et que de ce fait, les crédits et les frais nécessaires à la mise en marche de ces installations peuvent être récupérés au fur et à mesure des remboursements par les caisses ou par les sociétés d'assurances.

Je voudrais, en un court rappel de chiffres, vous montrer l'intérêt que peut présenter la création de tels centres. Grâce à celui de Salon, en 150 jours, il a été porté secours — je laisse de côté les morts qui étaient au nombre de sept — à cinquante et un blessés graves. Deux d'entre eux ont décédé dans l'heure qui a suivi l'accident. Huit autres, d'après leur état clinique constaté sur les lieux de l'accident, seraient vraisemblablement morts sans l'intervention de l'antenne de réanimation. Tous les autres ont tiré bénéfice du transport surveillé médicalement fait le plus tôt possible et du traitement de choc commencé avant que les manifestations les plus graves ne soient apparues.

Pour nous qui connaissons la gravité des accidents automobiles et leurs répercussions, nous considérons comme infiniment bénéfique à la santé publique la constitution de ces centres d'urgence et si nous étendons l'expérience de Salon à toute la France, il nous apparait que 2.000 blessés graves par an, qui décèdent actuellement du fait de leur accident, pourraient être sauvés.

M. Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances.* Très bien!

M. le président de la commission de la famille. Deux mille blessés par an, c'est un petit chef-lieu de canton à conserver annuellement à la France. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Pugnet.

M. Pugnet. Monsieur le président, mesdames, messieurs, mon propos rejoindra pour partie l'exposé de M. Plait, rapporteur de la commission de la famille, de la population et de la santé. Mes chiffres pourront différer sensiblement de ceux qu'il a énoncés. Je suis persuadé que les siens sont exacts, ayant relevé les miens trop rapidement cet après-midi.

Le Gouvernement a proposé l'ouverture, au titre du budget de la santé, d'un crédit global de 106.471.600.000 francs, en augmentation de 9.064.600.000 francs sur le budget de 1957. Un examen superficiel permettrait de conclure qu'un effort a été fait en faveur de la santé publique. Il n'en est rien.

En ce qui concerne les investissements en particulier, les autorisations de programme, concrétisées par l'inscription au budget d'un crédit de 4.428 millions, sont en diminution de 5.472 millions par comparaison avec le budget de 1957, qui prévoyait à ce titre 10.200 millions. Or, depuis la libération, les unions hospitalières et leurs fédérations, émanations des commissions administratives des hôpitaux et des établissements de soins, ont lancé des appels pressants pour qu'il soit remédié à la vétusté des installations hospitalières dont elles avaient la charge. Cela représente un gros effort de construction et de modernisation.

Certes, des résultats ont été obtenus, des réalisations sont en cours. Nous sommes cependant très loin des espoirs qu'avait fait naître le premier plan quadriennal 1954-1957. Ce premier plan devait permettre d'investir 90 milliards. Il est en cours de réalisation. Le retard peut actuellement être chiffré à un peu plus de 50 p. 100. Il reste, en effet, 18.757 millions de crédits disponibles reportés en 1958, sur les 36 milliards de subventions du ministère de la santé publique. Il ressort que 17.243 millions seulement ont été utilisés en quatre ans.

Quelles que soient les causes qui ont entraîné la non-exécution du plan — lenteurs administratives, inscriptions de plan insuffisamment préparées, difficultés rencontrées par les établissements ayant des constructions en cours pour réaliser les emprunts nécessaires — on ne peut que regretter le retard constaté.

Un second plan quadriennal d'équipement 1958-1961 a été étudié par une commission d'équipement sanitaire et social du ministère de la santé. Les besoins recensés ont été chiffrés à 325.700 millions. Les crédits envisagés ont été évalués à 145 milliards à répartir entre les différents établissements, hôpitaux et hospices, hôpitaux psychiatriques, centres de soins pour maladies mentales, centres de lutte antialcoolique, centres de protection maternelle et infantile, centres de transfusion sanguine et de soins contre le cancer, la tuberculose, le rhumatisme, établissements de thermalisme, de rééducation fonctionnelle, écoles d'infirmières. Il serait indispensable de doter ces divers établissements de crédits correspondants à leurs besoins de plus en plus pressants. Or, en examinant le projet de budget de 1958, rien ne permet d'espérer que le deuxième plan hospitalier sera bientôt amorcé.

De plus, comment liquidera-t-on les opérations qui ont été financées au titre du plan de 1954 à 1957 et les projets de la liste complémentaire ? Les faibles crédits en autorisations de programme du budget de 1958 seront-ils utilisés uniquement pour absorber les hausses subies par les opérations inscrites à ce plan ?

Nous vous demandons, monsieur le ministre, de vouloir bien reconsidérer cette situation si préjudiciable à la santé publique. Nous vous remercions des apaisements que vous pourrez nous donner sur les points sur lesquels j'ai eu l'honneur d'attirer votre attention.

Je vous prie aussi, monsieur le ministre, bien que cela ne soit pas directement lié à la discussion en cours, de vouloir bien me permettre de vous rappeler les énormes difficultés rencontrées par les commissions administratives pour faire approuver les prix de journée des hôpitaux et hospices publics. Ce n'est pas la première fois que la question est posée mais elle revêt pour 1958 une acuité particulière. Certains établissements ne seront pas en mesure, nous l'avons dit, de faire face, fin mars, à leurs échéances mensuelles.

Les commissions administratives et les commissions hospitalières ne devraient, en aucun cas, se trouver en opposition avec les caisses de sécurité sociale. Les hospitaliers ne font qu'appliquer avec conscience et rigueur les dispositions réglementaires permettant de calculer les prix de journée. Nous vous demandons, monsieur le ministre, de vouloir bien régler dans l'immédiat le conflit qui oppose les hôpitaux et hospices publics à votre ministère et aussi à l'administration de la sécurité sociale. Nous vous prions également de prendre toutes les dispositions utiles pour que de tels conflits ne puissent plus se reproduire à l'avenir. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, qui assure l'intérim de M. le ministre de la santé publique et de la population.

M. Edouard Bonnefous, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au nom de M. le ministre de la santé publique.* Mesdames, messieurs, je vous demande d'abord de bien vouloir faire preuve de beaucoup de mansuétude à mon égard dans l'exposé des questions que je connais infiniment moins bien que la plupart des sénateurs ici présents. J'ai l'impression de parler non seulement devant des sénateurs mais devant des spécialistes et devant un nombre de docteurs qui m'impressionnent beaucoup. J'ai été entendu récemment par l'Académie de médecine et, ce soir, je me trouve devant une académie de médecine en réduction. Je sollicite d'avance de votre part toute la bienveillance que nécessiteront des propos qui sont ceux d'un intérimaire.

J'ai entendu avec beaucoup d'intérêt le rapport de M. le doyen Portmann et je félicite le Conseil de la République d'avoir, pour rapporter des questions aussi spéciales, un homme aussi éminent, que nous estimons tous et qui, d'ailleurs a dit des choses excellentes sur un budget qui n'est pas sans préoccuper tous ceux qui, aujourd'hui, ont la charge de la santé publique.

Je ne reprendrai pas l'essentiel de ce qu'il a dit dans son rapport. Toutefois je voudrais, répondant à la question qui m'a été posée par le dernier orateur, dire qu'en ce qui concerne le plan de 1958 à 1961 il a peut-être été un peu pessimiste. Je sais bien que nous n'avons pu obtenir ce que nous avions demandé et ce que nous souhaitions obtenir.

Je rappelle au Conseil de la République que la commission présidée par M. Le Gorgeu, dans le cadre du troisième plan de modernisation et d'équipement, avait estimé qu'une masse de 327 milliards de travaux serait nécessaire pour moderniser l'ensemble de notre équipement sur la base des prix en vigueur au cours du deuxième semestre de 1957. Pour tenir compte des possibilités économiques et financières, cette commission a proposé une hypothèse de 145 milliards de travaux sur lesquels elle souhaitait que la participation de l'Etat soit de 69 milliards.

Ces 145 milliards étaient répartis comme suit : équipement sanitaire, 120 milliards, dont 62.500 millions pour les hôpitaux et hospices, 36 milliards pour les hôpitaux psychiatriques, 6.600 millions pour les centres anti-cancéreux et 5.500 millions pour la protection maternelle et infantile. En ce qui concerne l'équipement social, 22 milliards dont la plus grande partie est destinée aux établissements recevant les enfants abandonnés ou inadaptés et les vieillards.

Quant à la question, dont à parlé M. le rapporteur, de l'équipement de la recherche médicale, trois milliards sont prévus. Il s'agit là d'une nécessité nationale de première importance dans laquelle nous avons — j'en suis bien d'accord avec M. le rapporteur — un retard très important à combler. Les progrès de la recherche médicale et les transformations qui en résultent sont de nature à conditionner dans une large mesure cet équipement sanitaire.

On ne peut pas penser qu'en confiant la recherche à des hommes isolés on pourra réussir, alors qu'il faut des équipes de chercheurs associés à des hommes de science travaillant en commun. Cela d'ailleurs n'est pas seulement valable pour le secteur parisien, mais doit s'étendre à toute la France où, dans chaque université, des éléments choisis pourront et devront donner les preuves de leur valeur.

Les trois milliards prévus dans le plan correspondent à la création d'unités de recherche dont le coût pour chacune est évalué à 80 millions environ.

En fait, le Gouvernement, dans le cadre du deuxième plan de modernisation et d'équipement de 1958-1961, n'a retenu qu'un programme de 120 milliards de travaux, avec une participation de l'Etat s'élevant à 46 milliards.

Il est évident que cette hypothèse, que la commission Le Gorgeu a cru devoir écarter comme insuffisante, constitue le minimum qu'il est nécessaire et urgent de réaliser dans ce domaine. Afin de ne pas retarder l'approbation du plan et le lancement des programmes, ces chiffres ont été acceptés. Toutefois, nous avons demandé qu'un montant plus important d'autorisations de programme pour l'année 1959 soit prévu afin de pouvoir attribuer tout de suite les subventions pour les grosses opérations, qui sont plus longues à mettre en route.

Le problème du regroupement des services de la santé publique, sur lequel j'ai été interrogé par deux des orateurs au moins, préoccupe le ministère de la santé publique. Il me préoccupe également en tant qu'intérimaire de ce ministère. Je m'en suis entretenu aujourd'hui même avec le ministre du travail. Comme vous le savez, on avait pensé pouvoir profiter d'un emplacement disponible place de Fontenoy. Le ministère du travail désire regrouper lui aussi un certain nombre de ses services qui sont dispersés dans Paris. Ceci pose incontestablement au ministère de la santé publique un problème ardu à résoudre, étant donné que plusieurs services de ce ministère sont eux-mêmes disperses dans Paris avec cette difficulté supplémentaire que la plupart occupent des immeubles qui ne leur appartiennent pas, qui sont loués avec tous les inconvénients que cela peut comporter.

Il est donc indispensable de mettre au point avec le ministère du travail ce délicat problème. Le ministre du travail m'a promis, aujourd'hui même, de se rendre sur place avec moi et d'étudier les possibilités de transfert du ministère de la santé.

Comme l'a très justement souligné M. le rapporteur, même quand nous aurons transféré une partie importante du ministère de la santé, nous n'aurons pas tout regroupé. Si le ministère du travail a besoin d'une place relativement plus importante que celle à laquelle il pensait primitivement, nous risquons de ne pouvoir procéder qu'à un regroupement partiel.

Je ne crois donc pas pouvoir dès ce soir dire au Sénat quelle décision sera prise, mais je peux m'engager formellement en disant que cette question, non seulement n'est pas perdue de vue par moi, mais que j'ai l'intention de la régler dans les jours qui viennent.

En ce qui concerne la question qui m'a été posée au sujet du laboratoire national du ministère de la santé et de la population, vous savez que différents projets avaient été successivement étudiés et l'on a fini par se mettre d'accord sur l'installation de ce laboratoire dans un immeuble dépendant de l'Assistance publique, avenue de l'Observatoire. Ainsi, vous pourriez avoir, sur ce point, prochainement satisfaction.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'exposé de M. le docteur Dubois. Il a comparé le ministère de la santé publique à l'âne de Buridan. Il a déclaré, en effet, que nous avions plus de choix que l'âne de Buridan. Malheureusement, parmi les différents choix qui ont été proposés au ministère de la santé concernant l'hôpital Ambroise-Paré, je dois dire qu'un certain nombre ne sont pas souhaitables.

Je ne crois pas que, dans le cadre de cette discussion, nous puissions étudier chacune des hypothèses ou chacune des solutions envisagées; mais je pense que, étant donné l'extension d'ailleurs très malheureuse — je l'ai déjà dit devant cette Assemblée — de la région parisienne et le caractère dévorant de cette centralisation, les prévisions faites sont trop étroites. Même en ce qui concerne le dernier projet qui jouxte Longchamp, outre que certaines difficultés ne sont pas encore levées, je me demande si ceux qui l'ont élaboré ont vu assez large et assez grand. Car vous savez très bien les difficultés, et M. le docteur Dubois les a rappelées, qui empêcheront par la suite une extension pourtant fatale dans cette région, étant donné que le long de cette propriété il y a une partie pratiquement infranchissable, puisqu'il s'agit du bois de Boulogne. Alors se pose une question, qu'en ce qui me concerne je n'ai pas encore définitivement réglée. Je me demande si, dans une affaire aussi grave, on a examiné le problème, non pas tel qu'il doit être vu en 1958, mais tel qu'il va se présenter dans les prochaines années.

Je ne vous cache pas d'ailleurs que cette question de la centralisation parisienne pose en fait tout le problème de nos établissements hospitaliers, non pas seulement pour le département de la Seine, mais aussi pour celui de Seine-et-Oise, avec toutes les conséquences terribles que cela doit comporter pour les budgets départementaux. M. le rapporteur général le sait bien, puisque, à plusieurs reprises déjà, le département de Seine-et-Oise a été obligé de venir, en mendiant, demander quelques miettes du festin qui, d'ailleurs, lui ont été généralement refusées.

Il y a donc là un problème d'ensemble que je ne fais qu'évoquer devant le Sénat, mais je sais que je suis d'accord avec la plupart d'entre vous quand je dis qu'il n'y aura de solution à toutes ces questions que le jour où les gouvernements successifs seront décidés à mettre véritablement en vigueur un plan d'aménagement, d'expansion régionale et de décentralisation.

D'autres questions m'ont été posées. On a bien voulu rappeler que j'étais un peu comme maître Jacques et que j'allais tout à l'heure comparaître devant vous au titre d'un autre ministère. M. Dubois en a profité pour évoquer les conséquences des accidents de la route sur la santé publique.

M. le rapporteur Portmann se rappelle qu'au cours d'un débat, qui s'est instauré récemment devant l'académie de médecine et auquel j'assistais, j'ai exposé le point de vue du ministère des travaux publics sur les problèmes de la circulation et des conséquences des accidents routiers sur les vies humaines. Un certain nombre d'observations ont été formulées et même des conclusions très intéressantes — que j'ai faites miennes — ont été adoptées par l'académie de médecine.

M. Dubois rappelait tout à l'heure la création du centre de secours aux blessés tel qu'il existe à Salon. Je crois, en effet, qu'il est indispensable aujourd'hui de prendre des mesures tout à fait spéciales si nous ne voulons pas que se multiplient les accidents aux conséquences aussi tragiques du point de vue humain et très graves aussi pour l'ensemble de la collectivité française. Vous avez dit, monsieur Dubois, que si l'on généralisait l'expérience de Salon dans la France entière, 2.000 blessés graves pourraient être récupérés; c'est un chiffre considérable. Je vous rappelle simplement que, suivant le plan Orset, mis en place avec le concours du ministère de l'intérieur et qui concerne les services de la protection des populations civiles en cas de guerre ou de calamités, ce service a déjà joué très heureusement, particulièrement en cas de catastrophe. Je pense par exemple à l'accident ferroviaire de Nîmes.

Le ministère de la santé publique est bien décidé sur ce point à suivre toutes les suggestions qui lui sont faites pour essayer d'améliorer encore cette protection des vies humaines. Mais, alors, qu'il me soit permis de déborder du cadre concernant la santé publique, et qui est le mien, et de dire que, quelles que soient les mesures très heureuses que vous proposez, elles ne constituent après tout que les moyens de réparer les conséquences des accidents plus que de les éviter.

M. le président de la commission de la famille. D'éviter le pire!

M. le ministre. Exactement. Vous avez tout à fait raison!

Ainsi que je l'ai déjà exposé devant le Conseil de la République — et je reviendrai sur ce point — dans l'état actuel de la centralisation urbaine en général et de l'agglomération des moyens de transport sur les routes, et particulièrement des deux roues, après avoir longuement étudié cette question, je suis persuadé que nous n'aboutirons à des résultats véritablement importants que le jour où nous aurons dissocié les différents moyens de circulation.

C'est la raison pour laquelle je me suis personnellement et très vigoureusement engagé dans la politique des autoroutes. Je ne veux pas aborder immédiatement ce problème.

M. Courrière. Nous en parlerons ce soir, monsieur le ministre.

M. le ministre. Ce qui me paraît extrêmement important, c'est le résultat que l'on obtient en ce qui concerne les accidents. Aux Etats-Unis, ils ont diminué, sur les autoroutes, de plus de moitié. Quelle que soit l'importance des centres de secours que nous pouvons constituer — et je ne dis pas du tout qu'ils soient négligeables, au contraire, il faut dans ce domaine suivre les suggestions du docteur Dubois — c'est dans cette voie de la construction des autoroutes qu'il faut nous engager.

J'en viens à la dernière question qui m'a été posée par M. Pugnet, celle du prix des journées. Je ne vous cache pas que c'est un sujet de préoccupation pour le ministre de la santé publique, préoccupation d'autant plus grave que ses moyens sont très limités, car, comme vous le savez, cette question a des incidences financières immédiates et le rôle du ministre de la santé publique, dans cette affaire, est tout de même assez mince.

Dès aujourd'hui, ayant été saisi de cette question, il y a quelques jours, par une très importante délégation de députés et de sénateurs maires, je m'en suis entretenu avec M. le ministre des finances. Je lui ai fait une suggestion qu'il ne m'est pas possible de vous faire connaître à l'instant même, parce qu'il ne m'a pas encore répondu. Je puis cependant prendre l'engagement devant le Conseil de la République de reprendre avec lui cette conversation, comme cela d'ailleurs a été entendu entre nous dès ce matin. Une décision s'impose, je l'ai dit à M. le ministre des finances et il en est parfaitement conscient.

M. le ministre des finances n'a pas du tout l'intention de négliger cette affaire. Je lui ai exposé les conséquences très graves qu'elle pourrait avoir très prochainement, dans un certain nombre de villes. Il m'a promis d'étudier la question avec la plus grande attention.

L'engagement que je puis prendre devant le Conseil de la République est de suivre cette affaire avec une grande vigilance et le désir de tenir compte des justes observations que vous avez présentées à cette tribune à son sujet. (*Applaudissements*).

M. le président de la commission de la famille. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la famille.

M. le président de la commission de la famille. Mes chers collègues, M. le ministre a répondu avec son affabilité coutumière aux diverses questions que nous lui avions posées. Je voudrais cependant qu'il précise d'une façon très nette que la reconstruction de l'hôpital Ambroise-Paré n'est pas enterrée; car, s'il est juste et vrai que la concentration parisienne est un malheur, il faut tout de même dire que cet établissement hospitalier existait depuis 1921 ou 1925, depuis qu'ancienne maison de santé psychiatrique, il était devenu hôpital de l'assistance publique. J'y ai moi-même exercé et je sais qu'il a été continuellement achalandé par une clientèle suburbaine qui lui venait de Boulogne, de Saint-Cloud, du XVIe et d'une partie du XVe arrondissement.

Or, cela date de trente ans. Il y a donc, sur le plan hospitalier parisien, une nécessité absolue à ce que cet hôpital soit reconstruit. Je dis que, dans l'état actuel de Paris et même si une décentralisation pouvait avoir lieu, le démantèlement ou la disparition de cet hôpital créerait un véritable brèche-dent dans le potentiel hospitalier parisien.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je réponds très volontiers à M. le docteur Dubois que je suis entièrement d'accord avec lui et que, repré-

sentant d'ailleurs d'une région toute proche de celle dont il parle, j'ai autant de souci que lui de voir ce vide comblé. Il n'existe pas de désaccord sur la nécessité de construire cet hôpital. Je puis garantir que tout sera fait pour remédier à cette situation. La seule question qui se pose est de savoir si on ne se trompera pas dans l'appréciation de l'endroit où il faut le situer. Voilà la seule réserve que j'ai faite. Quant au fond, je donne mon accord total à M. le docteur Dubois, je le répète, et je lui dis mon désir de mener rapidement l'affaire à son terme.

M. Courrière. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Courrière.

M. Courrière. Je voudrais poser une question concernant l'utilisation de l'îlot de la place Fontenoy par le ministère de la santé publique. Des explications fournies tout à l'heure, il paraissait ressortir qu'aucune décision n'avait encore été prise et que des contacts avaient lieu à l'heure actuelle entre le ministère du travail et celui de la santé publique pour savoir si l'immeuble qu'on est en train de terminer avenue Lowendal allait être affecté au ministère de la santé publique.

Je rappelle ici que, si le ministère du travail a quelques difficultés en ce qui concerne le logement de ses services, le ministère de la santé publique a incontestablement des difficultés plus grandes encore et que, si l'instance appelée à s'occuper de cette affaire décide d'implanter place Fontenoy certains services du ministère de la santé publique, c'est à la demande de ce ministère lui-même qui, dans l'impossibilité de loger ailleurs ses services, est obligé de rester dans les locaux où ils sont placés et pour lesquels il paye des astreintes considérables. Je voudrais bien que M. le ministre nous dise d'une manière nette et précise si le ministère de la santé publique est d'accord pour aller avenue Lowendal ou bien s'il marque encore une hésitation pour accepter un local qui lui est offert par la commission habilitée. Si le ministre avait changé d'avis depuis quelque temps, je serais fort étonné de l'apprendre.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je suis très heureux que M. le sénateur Courrière me demande une précision qui me permet de revenir sur une question dont je m'occupe depuis que j'assure l'interim de M. le ministre de la santé publique et pour laquelle je désire aboutir.

Si j'ai demandé à mon collègue M. le ministre du travail que les services de la santé publique reprennent contact avec les services du travail, c'est parce que j'ai perçu une difficulté que j'ai peut-être exposée un peu succinctement. J'y reviens donc.

Un désaccord existe entre les services du travail et ceux de la santé publique. Les premiers considèrent qu'ils ont une certaine antériorité dans ce quartier de Paris. Il leur paraît, je ne dirai pas malsain — il serait facile d'ironiser, concernant la santé publique (*Sourires*) — mais regrettable que le regroupement de leur ministère ne se fasse pas place Fontenoy, c'est-à-dire au centre des diverses activités et implantations de ce département ministériel.

Quant à la question que vous me posez de savoir quelle position prendra le ministère de la santé publique, je vous donne une garantie formelle, une assurance absolue: nous demandons le relogement place Fontenoy. C'est même tout l'objet de la conversation que j'ai eue avec M. le ministre du travail qui m'a promis, il y a une heure, que nous irions ensemble place Fontenoy voir sur les lieux les locaux qui resteraient disponibles pour la santé publique quand il aurait calculé ce que représente le relogement de ses services. C'est là qu'est la difficulté.

Je suis d'accord avec vous, monsieur le sénateur, et je compte bien d'ailleurs tirer de votre intervention un argument supplémentaire en disant à mon collègue du travail que nous entendons nous installer par priorité place Fontenoy. Sur ce point, je fais donc miennes les remarques que vous avez formulées.

Je me borne à vous rapporter ce qui m'a été dit tout à l'heure, à savoir qu'il y a là une différence d'appréciation sur laquelle il convient qu'un accord se fasse.

Un arbitrage de la présidence du conseil était intervenu il y a déjà assez longtemps qui avait conclu en notre faveur. Je compte rappeler cet arbitrage et je suis décidé à tout faire pour que le relogement des services de la santé publique soit assuré place Fontenoy.

M. Courrière. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Courrière.

M. Courrière. Je remercie M. le ministre des précisions qu'il vient d'apporter et je me permets de lui rappeler que la commission centrale des opérations immobilières, dans sa séance du 26 février, a formellement attribué l'immeuble de l'avenue Lowendal au ministère de la santé publique; et cela indépendamment de l'arbitrage du président du conseil.

Il me paraît donc curieux qu'actuellement on discute encore avec le ministère du travail!

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur les crédits concernant le ministère de la santé publique et de la population ?...

Je mets aux voix, pour le titre V, l'autorisation de programme au chiffre de 98.100.000 francs et le crédit de payement au chiffre de 305 millions de francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI-A l'autorisation de programme au chiffre de 4.329.900.000 francs et le crédit de payement au chiffre de 8.652 millions de francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

M. le président. A ce point du débat, le Conseil de la République voudra sans doute suspendre ses travaux ? (*Assentiment.*)

Je lui propose de les reprendre à vingt-deux heures quinze.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt minutes, est reprise à vingt-deux heures vingt minutes sous la présidence de M. Gaston Monnerville.*)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi relatif aux investissements.

J'informe le Conseil de la République que les temps de parole restant disponibles dans le débat sont les suivants:

Groupe communiste, trente-cinq minutes;
Groupe de la gauche démocratique, une heure quarante;
Groupe des I. O. M. et du R. D. A., quarante-cinq minutes;
Groupe des républicains indépendants, une heure dix;
Groupe des républicains sociaux, une heure vingt;
Groupe du C. R. A. R. S., cinquante minutes;
Groupe du mouvement républicain populaire, une heure;
Groupe socialiste, une heure quinze.

Travaux publics, transports et tourisme.

M. le président. Nous abordons l'examen des dispositions relatives au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

Je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

MM. Saramite, directeur du cabinet;
Spinetta, directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale;
Mme Ricroch, directeur adjoint de la comptabilité;
MM. Doumenc, directeur général des chemins de fer et des transports;
Besnard, adjoint au directeur général des chemins de fer;
Rumpler, directeur des routes et de la circulation routière;
Coquand, ingénieur en chef des ponts et chaussées;
Peltier, directeur des ports maritimes et des voies navigables;
Babinet, ingénieur en chef des ponts et chaussées;
Boucoiran, directeur général du tourisme;
Rumeau, directeur de l'institut géographique national;
Mlle Berthomier, sous-directeur des routes;
MM. Laure, chargé de mission au cabinet du ministre;
Gromand, conseiller technique au cabinet du ministre;
Moroni, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale;
Mazerolles, directeur de l'administration générale;
Meunier, directeur des bases aériennes;
Mouchez, directeur de la navigation aérienne;
Viaut, directeur de la météorologie nationale;
Desmarest, directeur des transports aériens;
Agesilas, chef de service de la formation aéronautique et des sports aériens;
Rondepierre, chef de bureau du budget et de la comptabilité générale;
Bretonnière, administrateur civil.

Acte est donné de ces communications.

M. le président. Je donne d'abord lecture de la partie de l'état A concernant la section I. — Travaux publics, transports et tourisme :

I. — TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 21.520 millions de francs ;
« Crédit de payement, 23.588.500.000 francs. »

TITRE VI-A. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT (Subventions et participations.)

« Crédit de payement, 10.318.000 francs. »

TITRE VII. — REPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

« Crédit de payement, 6 milliards de francs. »

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, j'essaierai de me cantonner dans le délai qui nous est imparti, pour ne pas déborder le temps qui a été prévu pour la présente discussion budgétaire. Je vous présenterai donc aussi rapidement que possible les observations de votre commission des finances sur les dépenses en capital du budget des travaux publics.

Les dotations de ce budget sont de 21.520 millions de francs pour les autorisations de programme et de 23.598.818.000 francs pour les crédits de payement. Il convient d'y ajouter six milliards de crédits de payement pour la réparation des dommages de guerre de la Société nationale des chemins de fer français. Je n'insisterai pas sur la répartition de ces crédits me réservant de m'appesantir davantage sur deux ou trois points particuliers que votre commission des finances a étudiés d'une façon plus précise. Je vous signale que, dans la plupart des secteurs, les crédits prévus pour cette année sont à peu de chose près les mêmes que ceux de l'an dernier.

Si nous entrevoyons sur certains points quelques augmentations, elles proviennent uniquement des réévaluations rendues indispensables par les hausses de prix et la nécessité de rattraper le retard qui avait été pris par suite des blocages opérés en 1957. Par conséquent, nous n'avons que peu de travaux nouveaux prévus dans le budget de 1958.

Au nom de votre commission des finances, je voudrais demander à M. le ministre des travaux publics quelques renseignements précis.

Votre commission a eu son attention appelée par un crédit de 1.021 millions affectés à l'institut géographique national.

Je vous indique que cet institut est l'ancien service géographique de l'armée et qu'en aucune manière il n'est venu à l'esprit de la commission des finances de critiquer le fonctionnement de cet organisme qui, à son avis, rend à la nation le maximum de services qu'elle peut attendre de lui. Mais à la lecture des textes qui nous ont été remis et des éléments qui nous ont été fournis pour l'étude de ce budget, votre commission des finances s'est inquiétée de savoir quelle va être l'orientation donnée à l'institut géographique national.

La commission des finances s'est aperçue, en effet, que si le service géographique de l'armée, devenu institut géographique national, continuait à dresser des plans, cet organisme prenait une direction nouvelle et que, désormais, il allait avoir des activités qu'il n'avait pas à l'origine. On nous a parlé, en effet, de prospections aéroportées. Une fraction importante des crédits qui sont prévus — dont le total, je le répète, est de 1.021 millions — sont destinés à l'acquisition de matériel aéronautique. Par ailleurs il a été indiqué qu'un accord a été passé avec une société spécialisée en vue de permettre à l'institut géographique d'effectuer des prospections minéralogiques.

Vous permettrez à votre commission des finances de demander à M. le ministre des travaux publics des explications détaillées, d'une part sur le rôle que l'on entend ainsi réserver à l'institut géographique national et, d'autre part, sur la société spécialisée avec laquelle un accord a été passé.

Vous permettrez sans doute aussi à votre commission des finances de s'étonner que des services se développent ainsi et prennent des orientations différentes de celles qui étaient les leurs à l'origine. Ce n'est point que les services nouveaux que peuvent rendre ces organismes ne soient peut-être pas rentables pour l'Etat, mais il serait regrettable que dans ce secteur comme tant d'autres, — et nous en avons de nombreux exemples à vous soumettre — nous nous apercevions que plusieurs ministères aient des services qui font double emploi, ce qui, d'une part, entraîne des dépenses considérables, et d'autre part, occasionne souvent des lenteurs dans les réalisations attendues.

Au moment de la discussion des articles, nous discuterons un article additionnel proposé par M. Bousch et qui, je le crains, tend à organiser au ministère de l'industrie et du commerce un service ayant le même rôle et les mêmes missions que ceux que l'on entend donner à l'institut géographique national en ce qui concerne les recherches géologiques.

Vous nous indiquerez, sans doute, monsieur le ministre, les raisons qui ont poussé le ministère des travaux publics à se préoccuper particulièrement de recherches géologiques. Je ne sais pas si telle était sa mission à l'origine, mais cela paraît l'être à partir de maintenant. De toute manière, j'insiste pour que vous nous fournissiez des explications en ce qui concerne la société avec laquelle l'Institut géographique a passé un accord et les missions qui sont dévolues à cette société.

Un autre point sur lequel votre commission des finances a eu son attention attirée est celui des crédits destinés aux routes. Tandis que les crédits affectés aux autres secteurs du budget des travaux publics sont, soit les mêmes que ceux de l'an dernier, soit en diminution, nous constatons que, en ce qui concerne les routes, les crédits ont été triplés : trois milliards supplémentaires en ce qui concerne aussi bien les autorisations de programme que les crédits de payement.

L'explication réside dans le fait que ces crédits supplémentaires sont affectés à titre exceptionnel à la réparation des dégâts causés par les inondations dans les départements de la Savoie, des Hautes-Alpes, des Basses-Alpes et des Alpes-Maritimes. C'est précisément parce que nous avons discuté dernièrement, ici même, les conditions dans lesquelles seraient indemnisés les dommages causés aux particuliers en Savoie et qu'avaient été évoquées, à cette époque-là, les conditions dans lesquelles seraient réparés les dommages causés aux routes nationales, que votre commission des finances m'a demandé de vous poser, monsieur le ministre, quelques questions à ce sujet.

A la lecture du débat qui a eu lieu ici il y a quelques jours, les membres de votre commission des finances n'ont pas très bien compris quel était le montant total des sommes qui étaient affectées à la réparation des dommages causés par les inondations dans les régions de la Savoie et des Alpes.

En effet, outre les trois milliards qui figurent actuellement dans le budget, il est question, dans une intervention de M. le ministre des finances, d'un crédit de 2 milliards sur lequel, je crois, 1.515 millions proviennent d'un reliquat de crédits du fonds d'investissement routier pour l'exercice 1957. Je voudrais donc, monsieur le ministre, que vous m'indiquiez où figure ce crédit et dans quelle mesure le Parlement a la possibilité d'en contrôler l'emploi. Nous ne retrouvons pas, dans les documents budgétaires qui nous sont soumis, la trace de ces 2.015 millions.

Par ailleurs, il a été question d'un autre crédit qui est mentionné dans la lettre rectificative que le Gouvernement vient de déposer. Une confusion s'est produite dans les esprits. On avait pensé que la somme de 1.800 millions qui figure au titre des crédits de programme dans la lettre rectificative correspondait aux deux milliards figurant parmi les crédits de l'an dernier.

Nous savons, les uns et les autres, combien il est nécessaire d'attribuer à la région des Alpes et à la Savoie, les sommes indispensables pour les réparations urgentes qui s'imposent. Il importe également de procéder à des travaux de protection contre les crues et nous voudrions que vous nous indiquiez ce qui doit être affecté à cet effet, ainsi qu'à la réparation des dommages survenus au réseau routier. Pour cette dernière opération, s'agit-il de 3 ou de 5 milliards ? C'est la question précise que la commission des finances m'a chargé de vous poser.

Vous ne comprendriez sans doute pas que, parlant du budget des travaux publics, je n'aborde pas la question du fonds d'investissement routier. D'une part, il nous apparaît absolument nécessaire de défendre, non seulement le principe de ce fonds, mais encore le montant des sommes qui lui sont normalement affectées. D'autre part, nous sommes quelque peu anxieux de connaître, non point les crédits de payement, mais les autorisations de programme qui sont affectées en 1958 à la tranche nationale.

Vous ne vous étonnerez pas si, sortant quelque peu du cadre du budget des travaux publics, je vous dis que les représentants des collectivités locales qui siègent dans cette Assemblée sont très inquiets de constater que les autorisations de programme des tranches vicinales et rurales du fonds routier ont complètement disparu. Il apparaît qu'à une époque où la mécanisation se développe à la campagne, il est invraisemblable de supprimer les seuls moyens dont disposent les collectivités locales pour mettre à la disposition de ceux que l'on veut maintenir à la terre — puisqu'on prétend toujours qu'on veut les y maintenir — les moyens de rouler et d'accéder à leur propriété.

Cela dit, ayant regretté, comme je viens de le faire, que le budget du fonds d'investissement routier ait été, cette année, comme par le passé, amputé d'une somme importante, je vous

rappelle que le Conseil de la République a adopté un amendement, repris ensuite par l'Assemblée nationale, précisant qu'en aucune manière la fixation d'un plafond pour les crédits attribués au fonds routier ne saurait être considérée comme une acceptation par notre assemblée de l'amputation opérée sur les crédits précédemment ouverts. Dans la mesure où nous en aurons les moyens, nous défendrons, comme nous le pourrons, le fonds routier. C'est une nécessité vitale puisque ce fonds doit permettre à la fois à l'Etat et aux collectivités locales d'avoir un réseau routier convenable.

Je voudrais maintenant parler de l'article 30. La commission des finances a pensé qu'il n'était pas possible de l'accepter tel qu'il avait été voté par l'Assemblée nationale parce qu'elle y a vu l'amorce d'une menace précise contre le fonds routier. Le Conseil de la République, lors du débat sur la création éventuelle d'autoroutes à péage, avait déjà manifesté son sentiment sur cette question. Votre Assemblée n'approuve pas le système que l'on essaie d'établir car, s'il fonctionne ailleurs — remarquablement paraît-il — il donnerait, dans notre pays, l'impression d'un singulier retour en arrière.

Je parle maintenant à titre personnel. Lorsque j'allais à l'école publique, on m'apprenait que l'un des premiers avantages que la France avait recueillis de la Révolution, c'était le droit pour chacun de circuler librement et en paix sur toutes les routes du pays. Nous sommes en train de reculer de quelque 180 ans en arrière et il paraît que c'est ainsi que l'on marque le souci du progrès. Pour ma part, je ne le pense pas. Cependant, si l'on devait passer outre à mes sentiments personnels — ce qui ne présenterait pas beaucoup d'importance à mes yeux — je ne voudrais pas que, ce faisant, on enlève au fonds routier sa seule raison d'être.

En effet, le fonds routier a été créé pour améliorer l'état de nos routes. Pour justifier le moyen de financement utilisé, c'est-à-dire l'augmentation du prix de l'essence, on a fait appel aux automobilistes en leur expliquant que, grâce à ce fonds, ils auraient les bonnes routes qu'ils souhaitent. Depuis, ils ont largement payé. Or nous nous apercevons que, d'une part, on prive le fonds routier d'une grande partie des recettes qui devraient lui revenir — nous y sommes hélas ! habitués — et, d'autre part, ce qui est plus grave, qu'on envisage de l'utiliser pour fournir des avances en vue de la construction d'autoroutes et, également, pour garantir le payement des annuités des emprunts contractés par les sociétés d'économie mixte constituées pour réaliser ces autoroutes.

Monsieur le ministre, je ne pense pas que nous puissions accepter ici de pareilles propositions car les crédits qui alimentent le fonds routier ont été votés par le Parlement à seule fin de donner aux usagers de la route la possibilité de rouler normalement sur des routes en bon état. Il serait assez étonnant — en ce qui me concerne, je considère que cela est inacceptable — que, d'une part, on fasse payer aux usagers des sommes considérables par le jeu de l'augmentation du prix de l'essence contre la promesse d'améliorer les routes et, d'autre part, que l'on utilise ces fonds pour financer la construction d'autoroutes sur lesquelles ils ne pourraient circuler qu'en payant. Ils paieraient ainsi deux fois: une fois en achetant leur essence et une autre fois en utilisant les autoroutes.

C'est la raison pour laquelle votre commission des finances a disjoint les deux derniers alinéas de l'article 30 tel qu'il nous venait de l'Assemblée nationale.

Voilà — je m'excuse d'avoir été trop long — ce que la commission des finances m'avait demandé d'indiquer au sujet de ce budget, mais j'aurai peut-être l'occasion d'intervenir à nouveau lors de la discussion des articles.

Je suis tenu, par notre commission des finances, de vous demander de voter ce budget bien que nous déplorions — je le répète — l'exiguité des crédits qui y figurent et, surtout, les amputations subies par le fonds routier. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Beaujannot, au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.

M. Beaujannot, *au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, tous les ans, nous constatons avec déception que de trop faibles crédits sont réservés aux travaux routiers comme aux réalisations aéronautiques et fluviales et, chaque fois, nous formulons l'espoir que l'on aperçoive enfin les conséquences fâcheuses vers lesquelles nous conduit une telle politique.

Depuis vingt ans, la circulation routière a plus que triplé et elle augmente chaque jour. La vitesse des véhicules et les charges transportées ont plus que doublé, mais les crédits affectés à la route atteignent à peine, en valeur réelle 50 p. 100 de ce qu'ils étaient autrefois. Pour 1958, M. le ministre, vous n'aurez à votre disposition guère plus de 25 milliards en valeur nominale, ce qui, en réalité, représente encore 20 p. 100 de moins, alors que 50 milliards seraient dès à présent absolument nécessaires pour maintenir notre réseau routier dans un état convenable et procéder aux aménagements indispensables.

Vous n'ignorez certainement pas l'ingéniosité à laquelle a recours le corps admirable des ponts et chaussées pour éviter les défaillances de notre ensemble routier qui, fort heureusement, n'avait pas trop souffert de la guerre et qui, grâce aux méthodes recherchées et employées, a pu encore, jusqu'à ce jour, jouer son rôle honorablement. Seulement il arrive un moment où la science ne peut plus suffire lorsque les moyens font par trop défaut. Ce moment risque d'être proche, monsieur le ministre, si nous n'y prenons suffisamment garde.

Déjà, un certain nombre de nos grandes artères nationales ne paraissent plus, en maints endroits, en état de supporter le trafic auquel elles doivent faire face. Les réfections sont de plus en plus espacées et l'usure se fait sérieusement sentir. Les panneaux « chaussée déformée » ou « chaussée en mauvais état » ont tendance à se multiplier et les conducteurs imprudents ou inconscients risquent, en de tels lieux, de provoquer de nombreux accidents.

Pour citer un exemple que je connais plus particulièrement, j'indique que, dans mon département, rien ne pourra être fait en 1958 sur les trois grandes routes qui le traversent: la route nationale n° 10: Paris-Chartres-Tours-Bordeaux, la route nationale n° 20: Paris-Orléans-Vierzon-Toulouse et la route nationale n° 152: Orléans-Blois-Tours, où l'on continue à déplorer des accidents mortels. Les travaux entrepris sur la route nationale n° 76 pour la suppression des dangereux passages à niveau où, tous les ans, nous enregistrons des accidents, sont également interrompus. Nous pourrions citer d'autres grandes voies de communication particulièrement importantes comme la route Paris-Lille ou celles qui mènent à Genève ou à Villefranche, dont la situation n'est pas meilleure. Songez qu'on déplore près de 150.000 accidents et de 10.000 morts par an sur nos routes et que l'on considère que beaucoup sont dus aux difficultés de circulation que présente notre infrastructure routière.

Vous avez tout récemment souligné, monsieur le ministre — nous ne pouvons que vous en féliciter — combien la modernisation de nos principales voies de circulation s'imposait de toute urgence. Vous avez vivement regretté le très grand retard que nous avions dans ce domaine par rapport à des pays comme l'Allemagne et vous avez également signalé qu'à l'époque du marché commun la France pourrait se trouver tenue à l'écart des grands itinéraires européens. A ce sujet, vous avez pertinemment précisé cet après-midi combien l'aménagement de nos principales voies nationales pourrait exercer une influence heureuse quant à la diminution du nombre d'accidents enregistrés sur nos routes.

Vous avez alors proposé, sinon arrêté, un programme de première nécessité qui doit porter sur 2.000 kilomètres d'autoroutes et qui prévoit la jonction nord-sud — Paris-Lille et Marseille — le prolongement jusqu'à Deauville de l'autoroute de l'Ouest, l'aménagement de la route Paris-Chartres, avec bretelle vers Orléans, et la construction d'une autoroute européenne Strasbourg-Bâle.

Ce programme correspond, certes, à une entreprise judicieuse et indispensable dès maintenant. Mais comment, dans quelles conditions, avec quel financement pourrez-vous l'exécuter ? Nous serions satisfaits si vous pouviez nous apporter des précisions réconfortantes à ce sujet. Si nous comptons bien, les sommes que vous vous proposez d'obtenir vous permettront difficilement de réaliser rapidement de tels travaux. Etes-vous bien certain, par ailleurs, que vous obtiendrez tout cet argent grâce aux opérations financières que vous envisagez ? Où trouverez-vous encore les crédits pour réaliser la liaison Orsay-Orly ? Ce projet, d'ailleurs, a-t-il un caractère pressant et son utilité est-elle bien réellement démontrée alors que le temps gagné sera à peu près insignifiant, qu'il obligera sans doute les passagers à de nouvelles formalités, alors surtout que l'autoroute qui doit relier Paris par le Sud est en cours de réalisation ?

Quant aux amortissements et aux intérêts des emprunts qui pourraient être effectués, le péage sera-t-il, à lui seul, suffisant ? Nous ne le croyons pas et ce mode de récupération — ainsi que l'a indiqué tout à l'heure M. Courrière — pour lequel les automobilistes ne sont pas très enthousiastes, ne semble pas une mesure qui pourrait se révéler aussi salutaire que vous pouvez le désirer.

Notre commission des moyens des comunications n'est pas très favorable à ce système. Votre prédécesseur, notre collègue M. Pinton, nous a fait la promesse que le péage serait une exception et qu'il était dans son esprit de ne l'appliquer que dans des cas bien déterminés et, en particulier, comme c'est le cas pour la route Estérel-Côte d'Azur actuellement en voie de réalisation.

Comment n'élèverions-nous pas à nouveau une énergique protestation en constatant encore une fois avec amertume que les

recettes qui, normalement, devraient être inscrites au fonds d'investissement routier échappent pour plus de 50 p. 100 à la route.

Si les 66 milliards, pour ne citer qu'une évaluation minimum, qui devraient lui parvenir lui étaient accordées, monsieur le ministre, vous auriez, et nous aurions moins de souci et plus d'espoir en pensant à l'avenir de notre ensemble routier.

Pauvre fonds d'investissement routier, mur devant lequel s'épuisent nos vaines lamentations et dont le sort nous inquiète, car des bruits alarmants dont nous voulons nous persuader qu'ils sont mal fondés se répandent autour de nous d'après lesquels le budget général, cette tour d'ivoire qui a des meurtrières vers toutes les directions, se proposait au cours des prochains exercices de diriger sur ce dernier, cette fois, tous ses canons qui ne sont pas apostoliques! (*Sourires.*)

Nous ne voulons pas douter, et vous voudrez certainement nous en convaincre, que si cette offensive se produisait, vous feriez front et sans tarder. Nous disons que nous sommes préoccupés pour l'ensemble de notre réseau routier, car nos routes et chemins départementaux ne sont pas mieux favorisés.

Le réseau français, vous le savez, et vous l'avez souligné également, a cette particularité de présenter une forte densité de voies départementales et communales. Nos ressortissants ruraux ont compris et senti depuis longtemps l'importance vitale de leurs routes et chemins. Depuis une dizaine d'années, notamment, nos départements et communes n'ont pas hésité à prélever des sommes importantes sur leur modeste budget afin d'améliorer leur voirie urbaine et rurale. L'Etat, pour les encourager, leur consentait une aide financière qui, sans être très élevée, constituait pour ces collectivités un appoint utile et justifié. Cette aide se trouve désormais réduite dans des proportions telles qu'elle ne signifie plus grand chose. Elle n'est plus que de 1.300 millions pour 308.000 kilomètres de chemins vicinaux, ce qui représente, à quelques francs près, 4.200 francs par kilomètre. Elle n'est plus que de 100 millions pour nos 269.000 kilomètres de routes départementales, ce qui fait à peine 400 francs par kilomètre. Elle est seulement de 100 millions pour 450.000 kilomètres de chemins ruraux, ce qui fait environ 222 francs par kilomètre.

Tout cela représente un geste beaucoup plus symbolique qu'efficace, un soutien illusoire plutôt qu'une aide décente et réelle. Craignons ainsi de gêner sérieusement des initiatives qui se sont révélées courageuses et heureuses et de décourager les meilleures volontés.

Nous comprenons certes les difficultés financières auxquelles le Gouvernement doit faire face. Nous n'oublions pas les vives adjurations de M. le ministre des finances à notre assemblée quand il nous invitait, lors du vote des masses budgétaires, à comprendre que l'état de nos finances et la défense de notre monnaie exigeaient des sacrifices de tous. Mais, monsieur le ministre, et vous en êtes certainement convaincu lorsqu'il s'agit de notre réseau routier, il est des économies qui nous préparent des échéances onéreuses. Une route que l'on maintient en bon état coûte moins cher qu'une route qu'on a laissé se dégrader, parce que celle-ci demande par la suite des sommes en définitive beaucoup plus importantes pour sa remise en ordre. Une route trop étroite ou dangereuse coûte plus cher à notre collectivité nationale qu'une route mieux aménagée.

Nous souhaitons que votre volonté s'exerce fermement en faveur d'une politique routière qui soit soucieuse des nécessités du jour, des exigences modernes et de la sauvegarde des vies françaises.

Si nous sommes si profondément préoccupés parce que notre réseau routier ne bénéficie pas de toute la considération souhaitable de la part de nos milieux financiers, que dire du laisser-aller qui préside depuis des années à l'entretien de notre réseau fluvial ?

A l'Assemblée nationale, des observations qui ont pris parfois un ton particulièrement vif ont été présentées sur la situation lamentable de la plupart des nos voies d'eau. Vous n'ignorez rien non plus de cette situation et vos intentions, là encore, sont louables. Mais que pourrez-vous faire avec la modicité des crédits qui vous sont alloués, alors que l'insouciance avec laquelle on a traité depuis des dizaines d'années notre réseau fluvial exigerait un effort financier extrêmement sérieux ?

Vous disposez de 6.429 millions de crédits de payement, mais plus de la moitié de ceux-ci doivent être utilisés pour la reprise d'opérations qui auraient dû être engagées en 1957. Il ne reste, en fait, pour cette année, que 2.200 millions de francs.

Là aussi, vous pensez, autant que nous le sachions, pour compenser cette déficience des crédits, à l'institution de péages, système que vous ne pourrez peut-être pas systématiquement généraliser et qui ne permettra peut-être pas des réalisations aussi immédiates que l'intérêt général le voudrait en un temps où, encore une fois, nous sommes appelés à nous trouver en concurrence avec la Belgique et l'Allemagne dans le marché commun, c'est-à-dire des pays déjà plus spécialement équipés que le nôtre dans ce domaine et qui ne cessent de faire des efforts deux à trois fois plus importants que les nôtres.

Peut-on vous demander, monsieur le ministre, ce que vous espérez pour le canal du Nord ? Peut-on entrevoir son achèvement tant de fois promis et reporté ou être optimistes pour tant d'autres voies navigables et les travaux de barrage dans le bassin de la Seine, afin de prévenir les inondations qui sont chaque année inévitables et parfois dramatiques ?

M. Chauvet, rapporteur spécial de la commission des finances de l'assemblée nationale, dans un rapport clair et précis, a démontré tout ce qu'il y a d'affligeant dans l'état où nous laissons nos voies d'eau et dans la manière dont nous avons mené depuis trop longtemps notre politique fluviale, nos ports maritimes, leur infrastructure, les moyens de leur donner les possibilités que la vie économique et l'évolution contemporaine exigent, ne doivent pas moins recueillir votre sollicitude.

Sur les 4.735 millions d'autorisations de programme, il n'y a en réalité de prévu que 2.893 millions pour les travaux neufs, ce qui est bien peu, si l'on considère l'impérieuse nécessité que nous avons d'éviter que nos transactions maritimes ne soient véritablement défavorisées et que nous ne nous trouvions dans une position nettement inférieure vis-à-vis des autres ports de la communauté européenne. On sait les ennuis que nous avons connus, que nous pouvons encore connaître faute d'un équipement pétrolier à la mesure des nécessités, faute de bassins assez profonds en fonction des tirants d'eau que la navigation et les transports modernes réclament.

Monsieur le ministre, que deviennent les projets d'internat dans les écoles batelières de Douai et de Dombasle qui sont susceptibles d'ouvrir des possibilités plus élevées à notre pépinière de marins.

La France est admirablement bien placée sur le plan maritime: large porte ouverte sur l'Atlantique, face à la Méditerranée et propre aux liaisons Manche-mer du Nord, elle devrait occuper une position prépondérante. Malheureusement, il n'en est pas ainsi, et des efforts que l'on ne doit pas indéfiniment retarder sollicitent vivement notre compréhension et notre volonté.

Nous en dirons autant en ce qui concerne notre équipement aéronautique et des réalisations qui commandent, dans divers secteurs, notre activité aérienne. L'aviation présente des perspectives dominantes pour tous les pays. Elle doit être pour nous, pour une nation comme la France, au premier chef de ses préoccupations. Nous devons poursuivre sans faiblir notre équipement et l'amélioration de nos activités aériennes et être en mesure d'assurer, voire même d'étendre nos services.

Or, vous êtes contraint, monsieur le ministre, à consentir des abattements importants sur le budget de l'aviation civile. Et si les aménagements pour les aéroports ne semblent pas avoir été trop négligés, encore que nous apercevons qu'ils ne nous permettront pas de régler favorablement, partout où cela devient particulièrement utile, le problème des pistes pour réacteurs, en revanche, la fabrication du matériel aérien ne figure que pour un tiers environ dans les crédits accordés.

Comment pourrez-vous et à quelle cadence engager la fabrication des « Caravelle » et procéder à la réalisation des prototypes « Bréguet-941 », qui retiennent notre attention ? Lors de la présentation de la « Caravelle » devant les ingénieurs étrangers, nous avons entendu cette réflexion: « Voici le génie des Français, mais seront-ils capables de s'organiser pour obtenir une production normale de ces appareils ? La société Air France aura-t-elle seulement ses trois « Caravelle » avant le commencement de la saison touristique de 1959 ? »

En ce qui concerne ces constructions, il conviendrait de veiller à ne plus voir se renouveler les erreurs commises pour la construction des Bréguet. Aucun de ces appareils n'était construit exactement d'une façon semblable, de sorte que de fortes difficultés se sont révélées lorsqu'il s'est agi d'obtenir des pièces de rechange.

Nos compagnies de navigation sont contraintes de s'équiper pour la presque totalité de leurs liaisons et de leurs transports avec du matériel étranger parce que notre fabrication n'est pas à la mesure de leurs besoins!

Ne croyez-vous pas que, pour des motifs aussi bien d'ordre économique que de sécurité nationale, nous ne devrions pas nous trouver aussi absolument tributaires de nations étrangères et qu'il est d'une particulière nécessité d'envisager des solutions à cet important problème ?

La concurrence entre les compagnies aériennes revêt une acuité de plus en plus grande. Pensez-vous disposer des moyens et de l'autorité suffisante pour contribuer au règlement, par exemple — et vous ne pouvez manquer d'estimer que cela fait partie des devoirs de votre charge — des litiges qui sont nés entre Air France, la T. A. I. et des sociétés américaines à propos de l'exploitation de certains itinéraires extérieurs, lesquelles sociétés étrangères menacent de dénoncer les conventions en cours.

En aviation encore, monsieur le ministre, si la qualité du matériel est capitale, la qualité des pilotes est également d'une extrême importance. La formation de ceux-ci risque d'être contrariée par les dispositions financières prévues, autant que nous avons pu le discerner.

Elles nous donnent à penser que vous rencontrerez des écueils sérieux pour préparer et éduquer nos futurs pilotes. Il faudra aussi que sur ce point que vous nous rassuriez autant que vous en aurez la possibilité et dissiper le complexe que nous éprouvons en songeant à l'infériorité dans laquelle notre pays peut se trouver quant au nombre et à la qualité de ses pilotes.

Il est une question ou plûtôt un problème que nous avons évoqué déjà plusieurs fois et tout récemment encore à l'occasion de l'étude de ce budget, c'est celui de nos liaisons intérieures et de la société Air-Inter.

Dans notre Assemblée les opinions semblent quelque peu partagées sur la nécessité présente et la rentabilité future de cette entreprise. Les membres de notre commission pensent, en général, que l'organisation de nos communications aériennes à l'intérieur de la métropole et, autant que possible, sur un plan approprié avec celles de l'extérieur, ne doit pas être délaissée.

Le développement des transports par air, aussi bien à plus ou moins courte distance qu'à très longue distance, est incontestablement très loin d'en être au stade le plus élevé. La modernisation et la sécurité des appareils évoluent constamment. L'économie des transports aériens peut, elle aussi, évoluer favorablement et permettre d'accentuer le trafic aéronautique. Sans être exempt de prudence, trop de pessimisme peut inciter à une stagnation toujours regrettable.

Les chemins de fer aussi ont eu au début leurs sceptiques. Thiers ne proclamait-il pas qu'il ne croyait pas aux transports sur voie ferrée et parmi nos prédécesseurs d'alors, quelqu'un pensait devoir affirmer que peu de personnes utiliseraient ces machines roulantes et fumantes dont la vitesse excédait 40 kilomètres à l'heure, car beaucoup auraient l'impression d'encourir de grands dangers.

La société Air-Inter peut offrir les moyens d'atteindre les objectifs envisagés si toutefois elle est aidée pour ses premiers pas sous la forme d'une détaxation de carburant, ainsi qu'il est prévu, et d'une autre et utile manière, si son exploitation est rationnelle et progressive et si du fait de sa composition, elle ne connaît pas des empêchements et des difficultés internes.

Avec le printemps, le tourisme, qui est une des branches de votre ministère, n'apparaît pas lui non plus particulièrement « fleuri » de grands moyens! Pourtant, pour notre pays, les conjonctures économiques et financières sont telles que nous aurions un intérêt pour ainsi dire primordial à devenir une nation touristique assurée de la plus grande extension. Comme on l'a très justement écrit, la vocation de la France ne doit pas se limiter à être seulement une plaque tournante du tourisme en Europe.

Le développement de notre propagande touristique doit être encore plus poussée, plus pénétrant dans toutes les régions où les étrangers, de saison en saison et en plus grand nombre, sont attirés par les attraits que présente notre continent. Nous avons autour de nous des concurrents actifs et chez eux il est des exemples dont nous pourrions nous inspirer, nous en sommes persuadés, avec succès. Il faut développer plus largement notre équipement hôtelier. Il doit être mené de pair avec notre propagande touristique en fonction des situations locales et régionales.

Nous abandonnons parfois, pour ne pas dire presque toujours, les grands hôtels saisonniers sous le poids de charges excessives, alors que dans d'autres pays ils reçoivent un appui et toutes sortes d'encouragements.

Nos hôtels de moyenne ou de plus petite dimension ne sont pas mieux dotés! Nous avons cependant là la faculté d'augmenter notre capacité hôtelière, de procurer à un grand nombre de touristes étrangers de condition moyenne des possibilités de séjour. Les dossiers qui sont soumis à l'organisation des Logis de France, soit directement au Crédit hôtelier, devraient être en mesure de recevoir des solutions plus rapides et plus efficaces.

Nous insistons pour que la préservation comme la mise en valeur de nos sites et de nos souvenirs historiques ne cessent pas de retenir toute votre vigilante attention.

Le tourisme est une industrie dont nous avons, autant que d'autres, tous les éléments, tous, sauf ceux qui relèvent des ressources financières, lesquelles sont bien mesurées avec les réductions massives imposées au ministre des travaux publics en cette année 1958.

Dans un budget comme celui-ci, nous avons surtout voulu nous attacher, dans le temps limité qui est imparti aux rapporteurs, aux points essentiels et nous évertuer à présenter nos observations, sans critiques excessives et inutiles.

L'avenir de notre collectivité nationale, de son mieux-être, de son évolution, dépendent non seulement de notre courage, de la force que nous aurons pour réagir dans les épreuves que nous subissons, mais aussi de la conscience et de la volonté que nous apporterons à satisfaire nos impératifs nationaux.

Certes, dans les difficiles périodes d'austérité que nous traversons, nous ne pouvons pas tout entreprendre et tout réaliser aussi vite qu'il serait utile. Trop de témérité nous serait peut-être contraire et nous obligerait à nous arrêter en chemin, mais tout ce qui est possible doit être accompli avec résolution et méthode.

Nous avons le devoir de nous attacher, en priorité, à toutes les tâches qui nous sont commandées par des nécessités urgentes, par l'avenir de notre pays et face aux horizons où se découvrira le monde de demain. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, lorsqu'en 1952 notre assemblée vota la loi sur le fonds d'investissement routier et créa une taxe de cinq francs sur le litre d'essence et de trois francs sur le litre de gas-oil pour l'alimenter, j'ai dit à cette tribune, au nom du groupe communiste, que ces taxes serviraient non point à la modernisation de notre réseau routier, mais à fournir des fonds à la politique générale du Gouvernement et que la route ne recevrait pas les 22 p. 100 de ristourne sur les droits frappant les produits pétroliers.

Or, nous pouvons constater les uns comme les autres, aujourd'hui, combien cette appréciation était juste. Il est maintenant question de la suppression totale du fonds d'investissement routier, mais, naturellement, on ne parle pas de supprimer la taxe qui devait alimenter ce fonds. Le résultat de cette politique, nous le trouvons dans le rapport fait, au nom de la commission des finances, par M. Pellenc: notre pays a aujourd'hui 91 kilomètres d'autoroutes, contre 450 kilomètres aux Pays-Bas.

Certes, nous n'avons pas été privés de promesses et tous les ministres qui se sont succédé depuis 1952 nous ont promis le versement intégral des sommes revenant au fonds routier.

En 1956, le ministre qui était au banc du Gouvernement nous promettait le versement intégral pour 1957. Puis, en 1957, un autre ministre nous indiquait que le prélèvement de 16 milliards était exceptionnel, mais qu'en 1958 le fonds routier recevrait intégralement ce qu'il aurait dû recevoir. Chaque année, lors de la discussion du budget des travaux publics, de tous les côtés de cette assemblée des voix s'élèvent contre ce que certains ont appelé une véritable escroquerie.

Cette année, les réductions des crédits affectés au fonds battent tous les records. Les crédits de payement mis à la disposition du fonds pour les diverses tranches sont en effet tombés de 45 milliards en 1956 à 27.200 millions — nous sommes loin des promesses faites l'année dernière par le ministre des travaux publics! — alors que le fonds aurait dû recevoir cette année plus de 100 milliards.

Pour les tranches départementale, vicinale, urbaine et rurale, il n'y a pas d'autorisation de programme et 1.700 millions de crédits de payement seulement sont prévus. C'est là un coup mortel porté à la réalisation des projets des collectivités locales. L'absence de toute autorisation de programme dans ce budget va les placer devant de grandes difficultés. Les conseils généraux qui se réuniront en novembre et en décembre ne pourront fixer leur programme de travaux pour l'année prochaine. La suppression des crédits d'engagement signifie qu'aucun chantier nouveau ne sera ouvert cette année. C'est donc l'arrêt de la modernisation de notre réseau routier.

En ce qui concerne la tranche nationale, si l'on peut constater que les crédits de payement sont sensiblement égaux à ceux de 1957, par contre les autorisations de programme sont plus faibles et ne permettront pas de poursuivre l'aménagement des routes nécessité par le développement ininterrompu de la circulation routière. Ainsi, nos routes nationales qui, par manque d'un entretien minimum, devront dans quelques années être reconstruites au prix de dizaines de milliards de francs et dont la modernisation, par suite de la réduction du crédit du fonds routier, n'arrive pas à suivre le développement constant de la circulation automobile, sont sacrifiées une fois de plus.

Le résultat — M. le ministre l'a d'ailleurs indiqué au cours du débat devant l'Assemblée nationale — c'est qu'en 1957 il y a eu dix mille morts sur les routes de France!

Nos chemins départementaux et vicinaux, nos chemins ruraux, pour lesquels les crédits de modernisation ont pratiquement disparu, exigent autre chose que des protestations platoniques. Certes, le rapporteur de la commission des finances qui m'a précédé a protesté également contre l'insuffisance des crédits attribués au fonds routier. Malheureusement, là s'arrête son action et la commisison conclut à l'adoption du budget des travaux publics. C'est ainsi que depuis 1952, date de la création du fonds, et malgré les protestations du Parlement, 91.900 millions de francs ont été détournés de leur application légale. Il a été versé au fonds 143.800 millions de francs alors qu'il aurait dû recevoir 237.700 millions de francs.

Cependant, le rendement de la taxe intérieure sur les produits pétroliers n'a cessé de croître. Pour cette année, selon les chiffres communiqués à l'Assemblée nationale, on a enregistré environ 572 milliards de francs de recettes. Il est clair que si la loi avait été respectée, comme je l'indiquais tout à l'heure, le fonds aurait reçu plus de 100 milliards en 1958. Ainsi, le Gouvernement a détourné à son profit les trois quarts des sommes qu'il a perçues des automobilistes pour l'amélioration et la modernisation de nos routes.

N'y a-t-il pas là un véritable détournement de fonds ? La loi de 1952 est en effet formelle: les taxes doivent être perçues à la stricte condition que l'Etat verse au fonds 22 p. 100 du produit des droits intérieurs prélevés sur les carburants. Non seulement la loi est violée sur ce premier point, mais il y a carence de l'Etat quant au versement d'une dotation budgétaire. Et cela, paraît-il, ne suffit pas! L'article 30 du projet de loi de finances prévoit le financement de la construction d'autoroutes au moyen d'emprunts dont le service sera assuré par des péages.

On l'a dit, et je m'excuse de le répéter, cela reviendra, en fait, à l'instauration d'un nouvel impôt indirect dont les populations laborieuses feront les frais, et à faire payer deux fois la même chose!

Si un particulier agissait ainsi, il serait certainement traduit devant les tribunaux.

Par ailleurs dans ce budget, aucun crédit n'est prévu pour l'achèvement du canal du Nord, cet ouvrage qui a été commencé au début du siècle et qui n'a été fait qu'à moitié.

M. Nestor Calonne. Très bien !

M. Dutoit. Les ministres ne sont jamais avares de promesses, mais les ministres passent et le canal du Nord reste inachevé !

Il serait temps de tenir les promesses faites à ce sujet. Il serait temps de penser à nos canaux et de doter votre budget de crédits permettant de terminer le canal du Nord.

Il est transporté annuellement par les canaux du Nord 20 millions de tonnes, alors qu'une première tranche d'aménagement permettrait de transporter 10 millions de tonnes supplémentaires, ce qui donnerait à nos ports et à notre industrie du Nord un nouvel essor. La région du Nord, dont les fabrications sont les plus importantes de France, doit posséder un réseau de voies navigables en rapport avec sa production.

Telles sont, mesdames, messieurs, les quelques observations que je voulais présenter dans la discussion du budget des travaux publics. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Yves Jaouen.

M. Yves Jaouen. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je sollicite votre bienveillante attention pour deux raisons, d'abord l'heure tardive et ensuite le fait que je vais parler, aussi brièvement que possible, d'une région que je connais particulièrement: la région de l'Ouest.

Je me dois en effet, en cette occasion, d'évoquer la poursuite ou plus exactement la non poursuite de l'électrification de la ligne de la Société nationale des chemins de fer français au-delà de la ville du Mans.

On sait que la ligne Paris—Brest est alimentée en énergie électrique jusqu'au Mans. C'est peu pour tout l'Ouest, c'est même vraiment trop peu. Aussi, ne sera-t-on pas surpris si j'affirme, la France ne s'arrêtant pas à la sympathique ville du Mans, qu'il convient de rappeler la nécessité de l'extension — par tranches bien sûr — des travaux d'électrification sur cette ligne Paris-Brest. La prochaine tranche pourrait sans doute être le Mans-Rennes et les travaux pourraient se terminer par la tranche Rennes-Brest.

Lors d'une intervention remontant à trois ans, le ministère m'avait fait parvenir une réponse courtoise qui soulignait l'infériorité du trafic de la ligne de l'Ouest par rapport à certaines autres lignes partant de Paris vers le Sud. C'est un argument, mais il n'est pas convaincant et il n'est pas suffisant. Sans doute, les chiffres donnés étaient-ils irréfutables, mais de quelle façon, je vous le demande, revigorer et animer les régions sous-développées si les pouvoirs publics, oublieux de la notion d'intérêt général, ne mettent pas à la disposition de ces régions les moyens modernes de se développer et de s'épanouir ?

Nous nous imaginons facilement qu'au XVIIIe siècle, la Côte d'Azur ne connaissait pas la vogue actuelle. C'était loin de Paris, bien plus loin que Brest et si un développement heureux s'est produit en faveur de cette région c'est qu'elle reçoit, certes, les effluves de Phébus — la Bretagne, je vous l'assure, bénéficie elle aussi de jours agréables où l'on ne craint ni les froids excessifs ni les lourdes chaleurs — mais c'est également parce que des relations ferroviaires d'abord, routières et aériennes ensuite ont été établies au prix de sacrifices et de déficit durant les années de début, qui a été d'abord supporté par l'Etat.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir user de toute votre autorité afin que les doléances des collectivités locales et régionales de l'Ouest reçoivent leur part légitime de satisfaction par l'intermédiaire de la fée Electricité et des finances qui la mettent en mouvement.

Je passe, si vous le voulez bien, à la question des ports maritimes. La mission du ministère des travaux publics en matière de ports maritimes est de construire, d'entretenir et de gérer. Mon intervention portera sur deux points principaux en cette matière: la réparation de la jetée Est du port sinistré de Brest et l'inscription au plan de modernisation et d'équipement d'un deuxième engin de réparations de navires.

En ce qui concerne l'état de la jetée Est, l'attente réservée à sa restauration est vraiment longue. La dépense sera d'autant plus lourde que les prix n'ont cessé d'augmenter depuis les nombreux rappels adressés aux ministères successifs depuis plusieurs années. Certes, l'ampleur des dommages subis par le port, qui a été totalement détruit pendant le dantesque siège de Brest, ne permettait pas une remise en état de l'ensemble dans un délai rapide. Je souligne d'ailleurs que près d'un milliard déjà a été dépensé dans ce domaine, mais treize ans ont passé et je pense que c'est bien le tour de cette infortunée jetée de l'Est, si nécessaire pour la réparation des navires.

Le port de Brest n'est pas jugé port national, sauf pendant les années de guerre, mais il mérite aussi, en temps de paix, l'attention des pouvoirs publics de par sa situation géographique qui le place sur la route maritime la plus fréquentée de l'Atlantique; il est le lieu de relâche et d'approvisionnement tout indiqué et, bien plus que l'intérêt régional c'est l'intérêt national qui est en jeu.

En lui accordant la restauration réclamée, le ministère des travaux publics permettrait au port de Brest de lutter avec succès avec les ports étrangers moins bien situés. L'armement français, dont le but est d'assurer une rotation rapide de ses bateaux et, de ce fait, d'éviter les surestaries, a bien senti, lui, combien grands seraient les avantages naturels du port de Brest si celui-ci était nanti d'installations modernes comme celles dont sont dotés des ports britanniques, italiens et espagnols. C'est donc vers ces ports que des navires français se dirigent pour certaines revisions et réparations et cela au détriment de notre main-d'œuvre et de notre balance des payements en devises étrangères.

Sous la direction de l'administration départementale des ponts et chaussées, un matériel moderne a été acquis par la chambre de commerce de Brest qui, en outre, a construit des hangars, des magasins, des entrepôts. Après cet effort financier, ne pouvons-nous pas nous tourner vers le ministère de tutelle et faire appel à sa compréhension ? Avec insistance, nous réitérons la requête qu'avec les autorités responsables du port de Brest nous adressons depuis dix ans en ce qui concerne la jetée de l'Est.

Le deuxième et dernier point de mon intervention tendra à signaler l'impossibilité actuelle de recevoir, aux fins de radoubage, les gros pétroliers de 50.000 tonnes et plus qui sortiront des chantiers navals dans deux ou trois années. La forme de radoub actuelle, d'une longueur de 225 mètres, est insuffisante; si, à la rigueur et au prix de quels problèmes, on pourrait l'allonger, il est absolument impossible de l'élargir. D'ailleurs cet engin, avec ses dimensions actuelles, sera toujours utilisable pour le plus grand nombre des navires. En conséquence, il y a lieu d'envisager la construction d'un deuxième engin de réparations navales et vos services, monsieur le ministre, ainsi que ceux de la direction du plan sont saisis du dossier; celui-ci renferme tous les éléments d'appréciation parmi lesquels l'avis très favorable du comité des armateurs de France.

En conclusion, je vous supplie d'examiner ce dossier en toute objectivité; il vous livrera les droits à la vie de la région sous-développée bretonne à laquelle le Gouvernement se doit d'offrir l'occasion de jouer son rôle dans la symphonie française. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Suran.

M. Suran. Je voudrais poser une question à M. le ministre au sujet de la liaison aérienne Toulouse—Paris.

Les grandes villes françaises sont reliées avec la capitale par des trains très rapides qui permettent notamment d'accomplir les trajets Lyon—Paris à 130 kilomètres à l'heure, Paris—Bordeaux à 117 kilomètres à l'heure, Paris—Marseille à 100 kilomètres à l'heure. En revanche, le trajet de Paris à Toulouse est couvert à la vitesse de 70 kilomètres à l'heure.

Jusqu'à présent une ligne aérienne assurée par la compagnie Air France avait réussi à obtenir un plein trafic. Depuis quelque temps, sous prétexte de la mise en réparation des appareils *Vickers-Viscount* assurant ce service, celui-ci a été suspendu. Je demande à M. le ministre de nous dire quand sera rétablie la liaison aérienne entre Toulouse et Paris et de faire en sorte que ce rétablissement ne tarde plus.

Accessoirement je voudrais signaler — comme peuvent le remarquer tous ceux qui utilisent les moyens de transport aériens — combien sont lents et fastidieux les transferts des aérogares ou bureaux de ville aux aérodromes. Tout à l'heure M. le rapporteur pour avis de la commission des

transports affirmait que cela n'avait pas une grosse importance. Je trouve au contraire déplorable qu'il faille au passager d'un avion venant d'atterrir à Orly une heure et demie et plus pour gagner l'aérogare des Invalides. De plus, il faut changer deux fois de véhicule. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. Edouard Bonnefous, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, à l'heure où se déroule ce débat vous préférerez certainement à un long exposé une réponse précise aux questions qui m'ont été posées. Je reste cependant à la disposition du Conseil de la République pour exposer les grandes lignes de ma politique dès que les circonstances le permettront.

Je vais répondre dans l'ordre où les questions m'ont été posées. M. le rapporteur Courrière a traité d'abord le sujet de l'Institut géographique national. Vous connaissez la tâche importante incombant à cet institut qui jouit d'une très grande réputation non seulement en France même mais dans le monde.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Très bien!

M. le ministre. De nombreux pays font appel à ses techniciens pour la qualité de leur travaux. L'Institut national de géographie a la charge de la couverture photographique aérienne pour l'ensemble des territoires de l'Union française et il s'efforce de tirer le meilleur parti de cette opération faite à petite échelle. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il s'est mis en mesure d'effectuer les prospections aéromagnétiques nécessaires aux sociétés de recherches de pétrole.

Au titre des opérations nouvelles, prévues pour l'institut géographique national, dont le montant s'élève à 1 milliard 21 millions, la somme affectée au renouvellement des avions du groupe d'escadrilles de l'institut géographique national est limité à 442 millions. Cette somme correspond à l'étude et à la commande de trois avions à haute performance destinés à remplacer les B-17 existant actuellement et qui ne sont plus en état de rendre les services qu'on attend d'eux. L'institut géographique national envisage de se présenter sur le plan international pour enlever des marchés de prise de vue de grande envergure qui sont destinés à couvrir des photographies des territoires non encore cartographiés.

Enfin, en ce qui concerne la société spécialisée à laquelle a fait allusion M. le rapporteur Courrière — il s'agit de la firme Fairchild qui est parfaitement organisée pour apporter à l'Institut géographique national le matériel de prospection aéromagnétique qui n'est pas disponible en France — un accord avec la société américaine en question doit permettre aux sociétés de recherches de pétrole de traiter avec un organisme français pour effectuer les prospections aériennes dont elles ont besoin au lieu de s'adresser à des firmes étrangères.

M. Courrière a ensuite évoqué un problème qui n'a pas cessé de me préoccuper depuis mon arrivée au ministère, je veux parler de cette question si grave et si douloureuse des inondations du Sud-Est. Des chiffres divers ont été avancés. Je vais me permettre de rappeler au Conseil de la République quel est actuellement le total des autorisations de programmes destinés à réparer les dommages dus aux inondations du Sud-Est, en 1957 et en 1958. En 1957, crédits spéciaux, 300 millions; avances faites par le fonds routier qui seront remboursées en 1959, 1.515 millions. En 1958, direction des routes, 3 milliards; direction des voies navigables, 1.800 millions; voiries départementale et communale, 240 millions. Au total, 6.855 millions. Je rappelle qu'en ce qui concerne les 1.800 millions relatifs aux voies navigables, une lettre rectificative du ministère des finances, qui vient d'être déposée, va nous donner la possibilité d'entreprendre très rapidement ces travaux. Mais, d'ores et déjà, des instructions ont été données aux préfets des départements intéressés pour l'engagement des travaux les plus urgents à réaliser avant la fonte des neiges, soit environ 80 p. 100 de subventions par l'Etat des travaux lui incombant pour quelques ouvrages de protection qui lui appartiennent.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Si je comprends bien, 2.015 millions auraient été accordés l'an dernier, dont partie sur une avance faite par le fonds d'investissement routier. En ajoutant 3 milliards qui résultent du vote du présent budget, cela fait 5.015 millions. Il n'est pas normal d'ajouter à ces 5 milliards les 1.850 millions dont vous venez de parler et qui sont des crédits destinés à la protection contre les crues.

M. le ministre. C'est exact.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Par conséquent, il ne s'agit pas de 6.815 millions pour la réfection et l'amélioration du réseau routier, mais de 5.015 millions pour la remise en état de nos routes et de 1.800 millions pour la protection contre les crues. Les deux crédits ne peuvent s'appliquer au même objet.

M. le ministre. Les crédits pour la protection contre les crues viennent s'ajouter aux sommes inscrites dans les fascicules budgétaires. La question posée et qui concerne précisément ces travaux de protection revêt une grande acuité. Ce qui inquiète énormément les populations, c'est de risquer de se trouver à nouveau dans une situation d'autant plus grave que les travaux déjà effectués seraient insuffisants pour assurer une protection efficace. Les intéressés se trouveraient de ce fait dans une situation encore pire, peut-être, que celle de l'an dernier.

M. Courrière a parlé ensuite d'un problème qui, vous le pensez bien, ne peut pas laisser indifférent le ministre des travaux publics et qui a été, d'ailleurs, longuement discuté, non seulement à l'Assemblée nationale, mais ici même. Je veux parler du fonds routier. J'ai surpris quelques parlementaires, dans une conférence que j'ai faite récemment hors de l'enceinte du Parlement et au cours de laquelle j'ai dénoncé ce que j'ai appelé le « détournement » du fonds d'investissements routier. M. Dutoit a d'ailleurs rappelé de quelle importance étaient les sommes dont a été privé ce fonds. Je n'y reviendrai pas, mais je puis indiquer que cette situation ne doit pas pouvoir se poursuivre sans graves dommages pour l'ensemble de la collectivité nationale.

Avant la discussion qui s'est ouverte à l'Assemblée nationale, je m'étais entretenu avec M. le président du conseil et lui avais dit qu'il me paraissait indispensable qu'un engagement formel soit pris, non seulement par moi, mais par lui en ce qui concerne le fonds d'investissements routier. Il m'a répondu — et je reprends sa réponse telle que je l'ai notée — que le fonds routier serait en toute hypothèse maintenu et que, dans toute la mesure du possible, les crédits qui lui reviennent lui seraient rendus l'an prochain. D'ailleurs, le ministre des finances a déjà par deux fois donné l'assurance au Parlement qu'il ne serait pas touché en principe du fonds d'investissements routier.

Ceci étant dit, doit-on déduire que les difficultés financières cesseront brusquement et que nous nous retrouverons, au cours des prochaines années, dans une situation exceptionnellement favorable, si favorable que nous pourrons reprendre, uniquement sur les crédits budgétaires, les sommes indispensables pour doter la France d'une politique routière que nous impose une production automobile sans cesse accrue et la volonté très légitime des populations de se déplacer, d'autant que l'extension des villes et une centralisation excessive, dont j'ai parlé tout à l'heure à l'occasion d'un autre débat, sont aussi des facteurs de développement automobile ? C'est la raison pour laquelle j'ai été obligé, en arrivant au ministère des travaux publics, de mettre au point une politique qui ne tienne pas compte uniquement des possibilités si limitées que nous offre chaque année le budget.

Avec un peu d'ironie, M. le rapporteur Courrière nous a parlé de cette fameuse question des péages. Mais, monsieur le sénateur, les réminiscences historiques que vous avez faites vous donnent l'impression de revenir à 160 ou 180 ans en arrière.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je ne suis par le seul, monsieur le ministre.

M. le ministre. Je me permettrai de vous faire remarquer qu'il y a tout de même une extrême différence avec les péages d'autrefois tels que les mentionnent les manuels d'histoire. Il s'agissait alors de l'impossibilité de passer pour tout usager qui ne payait pas. Or, le fait nouveau du péage, c'est qu'il ne s'agit pas d'interdire à qui que ce soit d'aller où que ce soit. En contrepartie d'une facilité accrue, d'une économie de temps, d'une usure moindre de la voiture et également d'une économie d'essence, sans parler de la fatigue physique en moins, on paiera une certaine somme qui sera calculée de telle façon qu'elle représentera, non pas, comme l'a dit tout à l'heure M. Dutoit, une charge supplémentaire, mais une économie pour les usagers.

Actuellement, il est extrêmement facile de savoir à peu près, sur une voie à grand trafic, ce que représentent les différentes dépenses dont je viens de parler. Le jour où vous créez une autoroute à péage, vous faites le calcul de l'économie que représente la suppression de ces différentes charges et vous prenez garde à ce que le péage ne dépasse pas leur montant. En réalité, il ne s'agit pas d'une dépense supplémentaire. Il peut s'agir dans certains cas d'une légère économie ou, dans tous les cas, d'une dépense comparable à celle résultant de l'utilisation de la route normale. Dans le même temps, bien entendu, la route normale continuera à être entretenue, elle ne sera pas

fermée parce que vous allez avoir une autoroute à péage; la route normale continuera à être à votre disposition.

Nous avons du reste un exemple dans la région parisienne où il existe une autoroute. D'ailleurs, elle n'est pas à péage, ce qui fait que l'exemple est encore plus démonstratif. Je veux parler de l'autoroute de l'Ouest. Très nombreux sont ceux qui se rendent dans cette région; je suis moi-même un usager très fréquent, pour les raisons que vous pouvez imaginer. Mais je ne prends pas toujours l'autoroute. Nombreux sont ceux qui se rendent à Versailles ou à Rambouillet tantôt par l'autoroute et tantôt par la route nationale. Et cependant, je le répète, l'autoroute n'est pas à péage.

De quoi s'agit-il lorsqu'on parle de route à péage ? Il s'agit d'assurer l'écoulement d'un trafic qui, dans un très grand nombre de cas, n'est plus possible, sur des circuits très fréquentés. Il est bien évident qu'il ne peut y avoir de politique de péage et, par conséquent, de politique d'emprunt sur des circuits qui ne seraient pas rentables.

Est-ce que nous innovons ? Tout à l'heure, M. Dutoit a rappelé que la France avait 91 kilomètres d'autoroute, alors que la Hollande seule en a 380 ou 400. Ne savez-vous pas ce que vont faire les Etats-Unis dans les prochaines années ? Ils ont un programme de 30.000 kilomètres d'autoroute à péage.

M. Lachèvre. Mais quel est le prix de l'essence aux Etats-Unis et en Hollande ?

M. le ministre. Cette question, monsieur le sénateur, n'est pas en rapport direct avec ce que je dis.

M. Lachèvre. Mais si !

M. le ministre. C'est un autre problème. Si vous préférez payer l'essence plus cher pour finalement circuler de plus en plus difficilement, c'est votre droit. Mais je ne crois pas que ce soit le souhait des automobilistes. Les referendums qui ont été faits prouvent que la majorité des automobilistes souhaitent des autoroutes à péage.

Comme vous l'avez vous-même constaté, l'impossibilité de trouver sur le fonds d'investissement routier et encore moins dans le budget général les sommes nécessaires nous oblige à poser véritablement le problème: ou vous aurez des autoroutes à péage, ou vous n'aurez pas d'autoroutes du tout, car vous ne trouverez jamais sur le fonds d'investissement routier, dans les années qui viennent, les 350 ou 400 milliards nécessaires pour construire les 2.000 kilomètres d'autoroute qui sont absolument indispensables à notre pays.

Pourquoi sont-ils indispensables ? Parce que, si nous ne les construisons pas, c'est en fait tout le courant touristique qui se détournera du trafic intérieur français, étant donné qu'actuellement il se construit à nos frontières des autoroutes qui joindront la frontière hollandaise à la mer Méditerranée, en passant le long du Rhin, la Suisse, pour déboucher à Savone. Ce sera une véritable autoroute de détournement du tourisme français.

Allons-nous assister impuissants, au moment où nous entrons dans le marché commun, à cette situation sans précédent pour un grand pays de tourisme qui verra se détourner de lui les grands courants de circulation étrangère ?

Trouvez-vous d'ailleurs très logique — et ceci est un argument supplémentaire — que nous offrions gratuitement les routes françaises à tous les touristes qui nous visitent ? Croyez-vous qu'il est logique que les touristes de plus en plus nombreux qui vont venir en Europe occidentale, s'ils acceptent de payer sur les autoroutes d'Hollande et d'Allemagne, ne paient rien en France ? Je ne veux pas prolonger inutilement ce débat; je suis tout prêt à la reprendre avec des arguments que je pourrai mettre au service de ma thèse et j'en discuterai avec vous. Cependant, je tiens rapidement à ouvrir cette fenêtre sur un horizon qui s'obscurcit.

D'autres questions, très nombreuses, m'ont été posées par M. Beaujannot en ce qui concerne les moyens de communication. Je ne reviens pas sur la question du financement par les péages. Je voudrais répondre sur la liaison ferroviaire Orsay-Orly.

Comment se pose ce problème ? Il se pose uniquement en raison du trafic aérien considérable dans une ville trop centralisée où l'on a donné le maximum, je devrais dire presque l'exclusivité du trafic aérien à un très grand aérodrome. Comment peut-on donc se rendre de Paris à Orly ? Par la route, me direz-vous. Et même, vous avez ajouté: par l'autoroute. Mais, ce que vous avez oublié de remarquer, c'est que, dans cette grande période de pénurie financière que nous venons de traverser, étant donné les 47 milliards dont j'ai été obligé de subir l'amputation à mon arrivée au ministère des travaux publics, j'ai été obligé, et vous trouverez cela normal, de surseoir, en ce qui concerne l'autoroute du Sud, à un projet qui, d'ailleurs, n'était pas au point pour de multiples raisons; je veux parler de la voie de pénétration à l'intérieur de Paris, ce qui aboutirait à une économie de 15 milliards.

Par conséquent, à partir du moment où cette autoroute, qui sera très encombrée au départ et à l'arrivée, c'est-à-dire entre Paris et Orly, n'aura pas une voie de pénétration à l'intérieur de Paris, je dirai sans paradoxe qu'en vérité, la création d'une telle autoroute, au lieu d'améliorer la circulation à l'entrée de Paris va, au contraire, l'aggraver.

Pourquoi ? Parce qu'au début un grand nombre de voitures vont se porter dans la direction de cette autoroute qui desservira de nombreux départements français. Et, au moins, dans la partie reliant Paris à Orly, ce courant de trafic sera tel qu'incontestablement ceux qui voudront prendre les avions se trouveront encore plus gênés qu'aujourd'hui pour rejoindre l'aérodrome.

Or, comme l'a très justement déclaré votre collègue qui prônait le rétablisement de la liaison Paris-Toulouse, et auquel je répondrai tout à l'heure lorsque je parlerai de l'aviation civile, si nous voulons développer une aviation intérieure dans un pays qui a une superficie kilométrique relativement peu étendue et étant donné l'introduction des nouveaux modes de transport, entre autres des quadriréacteurs et des avions à réaction modernes que nous connaîtrons dans les prochaines années, il serait tout de même paradoxal de demander à ceux qui utilisent les lignes aériennes de mettre environ le double de temps pour aller à l'aérodrome que pour le parcours proprement dit.

M. Beaujannot. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Beaujannot, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Beaujannot. Si les passagers sont obligés d'accomplir des formalités d'une ou deux heures, parfois plus, comme il arrive à la gare des Invalides, le temps qu'ils pourraient gagner par les moyens envisagés sera perdu. C'est surtout cela qu'il faut éviter.

M. le ministre. J'allais en venir à votre question.

Actuellement, ce qu'il est indispensable d'assurer à celui qui utilise fréquemment l'aviation, surtout l'aviation intérieure et l'aviation européenne, c'est non seulement la sécurité mais aussi la certitude de pouvoir aller d'un endroit à l'autre dans un temps calculé à l'avance, car ce qu'il y a de pire pour le trafic aérien c'est l'incertitude du temps nécessaire pour se rendre de la ville à l'aérodrome.

Si vous estimez qu'il vous faudra un certain jour une heure vingt et que le lendemain cinquante minutes suffiront, il n'empêche que c'est sur le temps de une heure vingt que vous devez tabler, parce que vous n'êtes pas certain que le trajet ne durera que cinquante minutes.

Or la liaison à laquelle nous pensons n'aura aucun des inconvénients que vous indiquez. Dès son arrivée, le voyageur montera immédiatement dans des trains dont les départs se succéderont de dix minutes en dix minutes. Peut-être même pourrons-nous — nous l'étudions en ce moment — faire accomplir certaines formalités à l'intérieur du train. En dix-sept minutes, on arrivera à la gare d'Orsay et, par l'aménagement des berges de la Seine, l'écoulement du trafic sera assuré — avec la rapidité que vous connaissez déjà — sur la partie des berges roulantes. Par conséquent, non seulement vous serez assurés de la durée exacte du trajet entre Paris et Orly, mais vous bénéficierez d'une accélération considérable du transport par rapport à la période actuelle. Dernier avantage: une fois à la gare d'Orsay, vous êtes en plein centre de Paris, dans un des plus beaux cadres du monde.

J'ajouterai une autre observation: il n'y a pas que des voyageurs qui vont à Orly. Orly est devenu une ville, dont il s'agit de transporter tous les jours la population. 10.000 personnes vont travailler à Orly, 4.000 à 5.000 personnes iront bientôt voir les avions partir et, en plus de cela, il y a les voyageurs. Croyez-vous rationnel de transporter sur 4 roues ou 2 roues, en tout cas par un moyen de locomotion qui utilise de l'essence — généralement de l'essence que nous payons avec des devises étrangères — croyez-vous rationnel, dis-je, de transporter ainsi la population d'une ville, alors qu'une liaison ferroviaire existe et qu'il suffit de la prolonger de 2 kilomètres ? Et cela à un moment où, dans des capitales étrangères, comme New-York et Londres, qui n'ont pas cette chance, on étudie à grand frais une réalisation qui est à notre portée.

J'ai interrogé beaucoup de gens, je le dis franchement. Jamais je n'ai entendu une critique justifiée à opposer à ce projet.

D'autres questions m'ont été posées à propos du réseau fluvial, sur lesquelles je pense exactement comme vous. Un retard terrible a été pris par rapport aux différents pays particulièrement au regard de ceux du Marché commun; et il n'est que temps de rétablir un équilibre dangereusement compromis.

Là aussi, nous sommes obligés de faire face avec des moyens non de fortune mais d'infortune. C'est la raison pour laquelle,

utilisant la loi Morice, j'ai décidé, avec le complet accord, d'ailleurs, des professionnels et des milieux spécialisés, d'appliquer les péages ce qui permettra de doter nos voies navigables de crédits qu'elles n'ont pas connus probablement, quant à l'ampleur, depuis le plan Freycinet.

En ce qui concerne le canal du Nord, je réponds à M. Dutoit, que je me rends justement vendredi et samedi prochains dans cette région en visite technique pour étudier avec mes ingénieurs et mon directeur tous les problèmes concernant cette voie d'eau et se posant notamment à Dunkerque et à Valenciennes. Je déclare à M. Dutoit qu'aux termes des propositions que j'ai présentées à M. Pflimlin et sur lesquelles il m'a demandé des renseignements, 17 milliards sont affectés au canal du Nord.

Des questions m'ont été posées concernant l'aviation civile. Je vous demande la permission d'y répondre quand les orateurs qui doivent m'interroger sur cette question auront également formulé leurs questions.

M. Jaouen m'a posé trois questions. L'une a trait à l'électrification de la ligne du Mans à Brest et deux concernent spécialement le port de Brest.

En ce qui concerne la ligne Paris-Brest après le Mans, M. Jaouen connaît les difficultés actuelles de la Société nationale des chemins de fer français pour poursuivre avec toute l'accélération souhaitable son programme d'électrification. Dans l'immédiat elle a été obligée d'établir des priorités que nous regrettons, croyez-le bien, autant que vous-même. Il n'y a pas de priorité entre départements français; ils doivent tous être traités également. Je connais bien la situation de la Bretagne dont je me suis très souvent occupé en tant que président du comité de décentralisation et je pense qu'il est nécessaire de revitaliser votre région, monsieur le sénateur.

Actuellement le Nord et l'Est — incontestablement plus encore l'Est si nous pouvons fixer la capitale de l'Europe à Strasbourg — imposent un effort d'électrification qui ne peut plus être retardé. Est-ce une raison pour déclarer que nous renonçons à l'électrification au-delà du Mans ? Rien ne peut nous permettre de conclure cela. Ce que je peux au contraire vous dire d'une façon formelle c'est que je veillerai à ce que dans les projets de la Société nationale des chemins de fer français l'électrification vers Brest après Le Mans soit au premier plan des programmes ultérieurs.

Vous m'avez posé deux autres questions concernant Brest. La remise en état du port de Brest est une opération qui a été retenue par la commission préparatoire du troisième plan d'équipement. Elle figure dans l'ensemble des propositions qui seront soumises à l'approbation du Parlement en même temps d'ailleurs que la reconstruction du quai de l'Eperon 3.

En ce qui concerne l'inscription au plan de modernisation et d'équipement d'un deuxième engin de radoubage, vous savez — vous l'avez dit vous-même — que le commissariat au plan va être saisi de cette question. Ce que vous voudriez savoir, c'est la position que prendrait le ministère des travaux publics à ce sujet. Je puis vous garantir que nous appuierons de toutes nos forces ce projet et que nous ne cesserons — nous n'avons d'ailleurs cessé de le faire — de développer les raisons qui peuvent précisément justifier l'installation de cet engin.

Enfin — c'est sur ce point que je voudrais terminer — des questions m'ont été posées visant le tourisme. C'est évidemment un sujet très vaste et je n'ai pas l'intention de faire, à cette heure, un exposé de politique touristique. Ce que je peux tout de même dire, c'est que, plus encore peut-être que par le passé, nous avons fait un réel effort dans ce domaine, malgré notre impécuniosité présente.

Nous savons très bien quelles sont nos lacunes et nous nous efforçons de les combler. Nous savons aussi quelles sont nos chances éventuelles et nous nous efforcerons de les exploiter. Nous savons qu'il faut « repenser » une certaine forme de tourisme. Je suis personnellement très attaché à l'idée de la spécificité du tourisme. Il faut que le tourisme s'adresse plus particulièrement, en faisant une propagande spécifique, à ceux qu'il veut tenter. Mais il faut également faire un effort immédiat dans le cadre du Marché commun. En effet, très nombreux sont ceux qui seront tentés de visiter par priorité les pays avec lesquels il font communauté, et que nous pourrions attirer, tout en poursuivant notre effort au-delà de l'Atlantique.

Cet effort est d'autant plus indispensable que l'arrivée des quadriréacteurs va transformer les courants touristiques dans les prochaines années, puisqu'ils vont poser sur les aérodromes des centaines de passagers et que toutes les prévisions américaines semblent constamment inférieures à la réalité.

Nous devons surtout exercer un effort immédiat sur le plan du tourisme des Européens en France. Notre pays présente, à ce point de vue, des avantages exceptionnels de climat, de diversité, de charme. Que nous manque-t-il ? Il nous manque peut-être, dit-on de-ci de-là — et l'on n'a pas tort — un certain sourire qui a un peu déserté nos visages. Si on le trouve encore dans les librairies, (*Sourires*) on ne le trouve plus assez souvent sur les visages de ceux qui accueillent, soit dans nos restaurants, soit dans nos hôtels, les visiteurs qui viennent nous voir.

Nous devons aussi considérer que le monde a changé et que ce l'on pouvait offrir autrefois n'est plus suffisant. Nous avons des clients internationaux moins riches qu'avant, mais cependant assez exigeants parce que, dans leurs propres pays, des améliorations considérables et d'ailleurs fort heureuses ont été introduites qui les font comparer ce que la France offre avec ce qu'ils trouvent eux-mêmes chez eux. Il y a là un ensemble de faits dont nous devons tenir compte.

Nous sommes contraints de nous adresser à des clientèles plus nombreuses et extrêmement sympathiques; mais nous ne pourrons pas les satisfaire uniquement par des procédés assez vétustes et des prix dont la diversité n'est pas sans les effrayer.

Ce sont autant de problèmes que je ne fais qu'évoquer. Il est indispensable que nous fassions tous un effort, collectivement, dans les départements avec les comités touristiques départementaux, et non pas seulement, dans mon ministère, à la direction générale du tourisme. Il nous faut reconsidérer notre tourisme.

Je suis persuadé qu'avec ce merveilleux capital qui reste celui de notre patrimoine artistique et aussi celui d'une nature exceptionnelle, si nous savons rester fidèles à nous-mêmes nous ferons revenir vers nous ceux qui, à un moment et probablement à regret, auraient pu s'en détourner et nous verrons venir à nous des gens qui ne nous connaissent pas encore et qui resteront les amis de la France, comme tous ceux qui nous ont visités. (*Applaudissements.*)

M. de Rocca Serra. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Rocca Serra.

M. de Rocca Serra. Je voudrais, à la demande de deux de mes collègues des Bouches-du-Rhône, MM. Delpuech et Marignan, poser une question à M. le ministre des travaux publics. Je lui serais reconnaissant de bien vouloir me dire où en est l'aménagement du pont mobile de Jonquères, à Martigues, qui est un nœud vital de communications du complexe industriel de l'étang de Berre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Je réponds à M. de Rocca Serra que le projet est prêt, mais que nous n'avons pas le droit d'engager des dépenses nouvelles. Son application sera donc retardée aussi longtemps que cette interdiction nous sera faite.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix, pour le titre V, l'autorisation de programme avec le chiffre de 21.520 millions de francs et le crédit de payement avec le chiffre de 23.588,5 millions de francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI-A, le crédit de payement avec le chiffre de 10.318.000 francs.

(*Le crédit de payement, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VII, le crédit de payement avec le chiffre de 6 milliards de francs.

(*Le crédit de payement, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. Nous passons à l'article 30.

« Art. 30. — L'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 est complété comme suit :

« Les emprunts émis par une collectivité publique, une chambre de commerce ou une société d'économie mixte dans laquelle les intérêts publics sont majoritaires, en vue de financer les opérations de construction d'auto-routes inscrites aux plans d'amélioration du réseau routier national pourront bénéficier de la garantie de l'Etat.

« Le montant maximum de ces emprunts sera fixé annuellement dans la loi de finances. »

Sur le premier paragraphe je n'ai pas d'amendement ni de demande de parole.

Il n'y a pas d'observation ?...

Je mets aux voix ce premier paragraphe.

(*Le premier paragraphe est adopté.*)

M. le président. Par un amendement n° 13 rectifié, M. Beaujannot et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, proposent de supprimer le dernier paragraphe de cet article, ainsi conçu :

« Le montant maximum de ces emprunts sera fixé annuellement dans la loi de finances. »

La parole est à M. Beaujannot, pour défendre son amendement.

M. Beaujannot. Mes chers collègues, c'est dans le dessein d'ouvrir des possibilités au ministre des travaux publics pour engager les travaux indispensables que nous avons déposé cet amendement.

Nous avons fait connaître nos observations au dessous de cet amendement que, je pense, nos collègues seront disposés à accepter.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je crois que cet amendement aurait plutôt dû venir après le deuxième amendement de M. Beaujannot.

Dans mon esprit l'amendement que nous sommes en train de discuter est logique dans la mesure où le deuxième amendement de M. Beaujannot serait adopté.

M. Beaujannot. C'est exact. La commission des finances, dans le texte qu'elle propose au Conseil, a supprimé les deux derniers alinéas du texte de l'Assemblée nationale.

Nous sommes d'accord avec la commission des finances pour la suppression du deuxième de ces alinéas, mais nous demandons que le premier soit rétabli.

M. le président. Je ne parle pas du texte de l'Assemblée nationale, que j'ignore. Je ne connais que le texte qui nous est présenté par la commission des finances du Conseil de la République.

Or, l'article 30, dans la rédaction proposée par la commission, comporte un premier paragraphe que vous venez d'adopter, puis un deuxième et dernier paragraphe, dont M. Beaujannot, par amendement n° 13 rectifié, demande la suppression. J'ajoute que par amendement n° 12 M. Beaujannot demande de rétablir le troisième paragraphe du texte adopté par l'Assemblée nationale.

Nous sommes pour l'instant sur le deuxième paragraphe du texte proposé par la commission des finances du Conseil de la République.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je pensais que le deuxième amendement devait venir avant le premier, pour la raison suivante: la commission des finances du Conseil de la République a supprimé les deux derniers alinéas de l'article 30. Elle les a supprimés pour les raisons que nous avons indiquées tout à l'heure à la tribune et plus particulièrement le dernier alinéa, pour éviter que par un biais, on ne prenne au fonds d'investissement routier des sommes qui lui reviennent normalement pour les porter à une affectation différente.

Dans son amendement n° 12 M. Beaujannot nous demande de rétablir l'avant-dernier paragraphe et dans un autre amendement, qui est actuellement en discussion, il nous demande de supprimer le texte ajouté par l'Assemblée nationale à celui qui avait été présenté par le Gouvernement et qui indique que le montant maximum des emprunts qui seraient contractés par une collectivité publique, une chambre de commerce ou une société d'économie mixte pour la création d'autoroutes, sera fixé annuellement dans la loi de finances.

Dans le temps, M. Beaujannot a déposé l'amendement actuellement en discussion après l'amendement n° 12, et dans son esprit l'amendement actuellement discuté n'avait de valeur que si le premier était adopté. C'est pour respecter la pensée de M. Beaujannot que j'avais cru que l'amendement n° 12 devait être discuté avant l'amendement n° 13 soumis à notre vote. Mais qu'à cela ne tienne.

Votre commission des finances ne voit aucun inconvénient à accepter l'amendement qui est présenté par M. Beaujannot et qui est actuellement en discussion. Et puisque j'ai la parole, j'ajouterai qu'elle ne fera pas d'objection également à l'amendement que défendra ensuite M. Beaujannot et qui porte le n° 12.

M. Beaujannot. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Beaujannot.

M. Beaujannot. Les deux amendements sont liés; le premier entraîne l'autre. C'est pourquoi M. Courrière s'est très bien expliqué en disant qu'il fallait que le premier fût accepté pour que le second vint logiquement après.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Le Gouvernement est favorable à l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 13 rectifié, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence le dernier paragraphe du texte proposé par la commission pour l'article 30 est supprimé.

L'amendement n° 12 présenté par M. Beaujannot et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme tend à rétablir le troisième alinéa du texte adopté par l'Assemblée nationale pour compléter l'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955, alinéa ainsi conçu:

« Des avances pourront en outre être consenties pour assurer l'équilibre de l'exploitation pendant les premiers exercices. »

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* La commission accepte cet amendement.

M. le ministre. Le Gouvernement l'accepte également.

M. Dutoit. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Il est présenté ici deux amendements au nom de la commission des moyens de communication. Or, M. Beaujannot ne nous a pas donné d'explications sur la nature de ces amendements. Peut-être suis-je dans l'erreur, mais je ne me souviens pas que la commission se soit réunie pour examiner ces amendements. C'est pourquoi je suis très gêné pour prendre position sur des amendements qui ont été déposés, non pas au nom de la commission des moyens de communication, mais au nom de M. Beaujannot.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Il a le droit de le faire.

M. Dutoit. Non!

M. Beaujannot. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Beaujannot.

M. Beaujannot. Lorsque la commission des moyens de communication s'est réunie, il est exact qu'elle n'a pas eu la possibilité de discuter de ces amendements.

M. Dutoit. Elle ne s'est pas réunie!

M. René Dubois. Mais si, elle s'est réunie!

M. Beaujannot. Elle s'est réunie, mais vous n'étiez pas présent!

M. le président. Messieurs, vous n'êtes pas ici pour parler sur la façon dont se déroulent les réunions de commissions! Un amendement a été déposé. M. Dutoit a dit qu'il ne l'avait pas été au nom de la commission des moyens de communication. Monsieur Beaujannot, vous avez la parole à ce sujet.

M. Beaujannot. Lorsque cette commission s'est réunie, nous n'étions effectivement pas nombreux et nous avons envisagé la possibilité, non pas de déposer des amendements, mais d'intervenir dans le sens où je l'ai fait. C'est à la suite de cette décision que j'ai rédigé les deux amendements avec quelques-uns de mes collègues, amendements qui ont été déposés au nom de la commission.

Ces amendements ont pour but, monsieur Dutoit, de donner au ministre des travaux publics la possibilité de trouver un financement pour engager des travaux qui sont indispensables.

Si nous attendons que ce financement figure dans une loi de finance, aucun travail ne pourra être engagé cette année.

M. Dutoit. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je ne peux pas laisser dire que je n'ai pas assisté à la réunion de la commission des moyens de communication, ce que vient de faire M. Beaujannot. J'ai l'habitude d'assister aux réunions des commissions dont je fais partie.

La séance de commission en question a été ouverte à dix heures trente et close à dix heures trente cinq. La commission avait simplement désigné M. Beaujannot comme observateur à la commission des finances, mais il n'y a pas eu de discussion sur ces amendements à la commission des moyens de communication. C'est pourquoi je dis que je serai peut-être d'accord avec vous, mais nous n'avons pas discuté ces amendements.

M. le président. Même si l'amendement est déposé en séance publique, il est recevable et doit être soumis au Conseil.

La commission des finances accepte l'amendement de M. Beaujannot, le Gouvernement aussi.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Beaujannot.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence le troisième paragraphe du texte adopté par l'Assemblée nationale est rétabli.

Je mets aux voix l'article 30 dans sa nouvelle rédaction.

(*L'article 30 est adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 1, M. Baratgin propose d'ajouter à l'article 30 un paragraphe II ainsi rédigé:

« II. — Les dispositions de l'article 4, modifié, de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955, pourront être appliquées aux routes touristiques dont la construction fera l'objet d'un acte déclaratif d'utilité publique.

« Le concessionnaire sera soumis aux mêmes obligations et disposera des mêmes droits que ceux visant l'exploitation des autoroutes, définis à l'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes. »

La parole est à M. Baratgin.

M. Baratgin. Dans l'exposé des motifs qu'a bien pu évoquer le Gouvernement pour insérer l'article 30, il est fait état de l'importance qu'a pour le tourisme la construction des autoroutes.

Le couplet qu'a entonné M. le ministre tout à l'heure en faveur du tourisme nous fait préjuger qu'il sera certainement favorable à mon amendement, puisque je demande précisément que les dispositions de l'article 4 soient également appliquées.

C'est, je crois un des meilleurs moyens de favoriser le tourisme. Il s'agit de favoriser la création de routes touristiques. Dans mon amendement, je demande que soit accordée la garantie de l'Etat aux emprunts qui seront faits par les diverses collectivités publiques pour la création de ces routes touristiques

Nous ne demandons pas d'argent à l'Etat. Il y a des collectivités locales qui désirent pouvoir construire elles-mêmes des routes d'un intérêt touristique indiscutable.

Je pense que la garantie de l'Etat qui viendra simplement en supplément de celles des collectivités locales, communes ou départements, ne risque pas certainement d'engager les finances de l'Etat, étant donné que ce sont des routes à péage, et que lorsque ces projets seront présentés devant le Gouvernement, il sera, lui, habilité à faire la déclaration d'utilité publique, à ce moment-là, on aura eu la possibilité d'examiner si le projet est bien destiné à créer une route qui a un caractère et un intérêt touristiques indiscutables.

Je pense que le Gouvernement sera au contraire très heureux d'aider les collectivités locales qui veulent décharger le budget général des dépenses que pourrait lui occasionner la création de routes touristiques. *(Marques d'approbation.)*

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* La commission n'a pas étudié cet amendement, mais je voudrais, en ma qualité de rapporteur, demander à M. Baratgin de quoi il s'agit exactement. Il s'agit, si je comprends bien, de routes touristiques. Mais quelle est la définition de la route touristique ?

M. Baratgin. Il y a déjà des routes touristiques, étant donné que dans le fonds d'investissement routier, des crédits sont prévus pour les routes touristiques.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je crois qu'il s'agit de routes nationales dont certaines parties sont considérées comme routes touristiques.

M. Baratgin. Non, il y a même des routes départementales pour lesquelles des crédits sont prévus, en raison de leur caractère touristique.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je suis d'accord avec vous. Il peut y avoir des routes nationales ou même des routes vicinales classées touristiques, et cela dans la mesure où un classement a été donné, mais elles bénéficient des crédits normaux d'entretien et de réparation des routes nationales et départementales ou vicinales. Elles n'ont pas de statut particulier. Elles n'appartiennent pas au département. Ce ne sont pas des routes à péage.

Si vous voulez en faire des routes à péage, cela sez-les comme autoroutes ou alors définissez d'une manière certaine les routes touristiques dont vous parlez ici par un texte de loi. Sinon, je ne vois pas moment on pourra appliquer le texte que vous voulez nous faire voter.

M. Baratgin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Baratgin.

M. Baratgin. Je ne comprends pas que ces difficultés empêchent l'adoption de mon amendement, étant donné que la déclaration d'utilité publique appartient au ministre des travaux publics.

M. le ministre. Non! C'est au ministre de l'intérieur.

M. Baratgin. Si l'on vous demande la garantie de l'Etat, cette déclaration vous appartient et vous examinerez le projet. Vous ne donnerez votre garantie que lorsque vous aurez reconnu à la construction de la route qui vous est soumise un caractère essentiellement touristique. Dans ce cas, aucune difficulté ne s'opposera à l'attribution des avantages que vous accordez aux autoroutes construites dans les conditions prévues par l'article 30.

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. le président de la commission des finances. Si je comprends bien M. Baratgin — et je crois l'avoir bien compris — il envisage que des départements, des chambres de commerce...

M. Baratgin. Ou des communes.

M. le président de la commission des finances. ... ou des syndicats de communes, des entités quelconques, désirent construire des routes à caractère touristique en raison de leur situation. Vous voudriez en faire des routes à péage et pour avoir les crédits nécessaires à ces constructions d'un ordre particulier, avoir la garantie de l'Etat. C'est bien cela, c'est bien ainsi que vous posez le problème ?

Jusqu'à présent, je ne sais pas dans quelle mesure M. le ministre des travaux publics a le droit d'autoriser un département, ou des communes, à faire une route en y instituant un péage. Je me demande si une loi particulière n'est pas nécessaire à cet effet. Jusqu'à présent, les cas de péages susceptibles de se présenter concernent les autoroutes.

D'autre part, les sujétions risquent d'être nombreuses. Rien ne ressemble moins à une autoroute qu'une route touristique, tout au moins dans la généralité des cas. En outre, je ne vois pas comment, sans une loi qui instituerait des autoroutes d'un ordre particulier ou qui autoriserait la perception d'un péage, vous pourriez demander la garantie de l'Etat. Enfin, même si vous étiez autorisé à percevoir un péage, vous ne pourriez pas contracter, avec la garantie de l'Etat, un emprunt dont les intérêts seraient couverts par les péages.

En conséquence, l'article tel qu'il est rédigé ne suffirait pas à vous donner satisfaction.

Je crois que l'idée qu'il exprime est parfaitement concevable et qu'elle pourrait, dans de très nombreux cas, se révéler utile, mais il faudrait élaborer un projet plus complet de l'ordre de celui que le Parlement a voté à propos des autoroutes. Vous auriez alors l'appui de la commission des finances et probablement celui du Conseil de la République.

Seulement, pour l'instant — ainsi que l'a dit tout à l'heure M. le rapporteur Courrière — je ne vois pas comment on pourrait satisfaire le vœu que vous exprimez par la voie de l'amendement que vous avez déposé.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Monsieur le sénateur, je crois, comme l'a très justement dit M. le président de la commission des finances, que vous ne pouvez pas introduire par le biais d'un amendement une modification aussi importante.

D'abord, il n'existe pas de critère juridique de la route touristique. Ensuite, il faut, chaque fois qu'on veut instituer un péage, une loi spéciale. Enfin, sans reprendre les arguments qu'a fort bien développés M. Roubert, je crois avoir été suffisamment partisan des autoroutes à péage pour pouvoir vous dire que la mesure que vous envisagez ne serait pas très saine.

Si vous voulez développer le tourisme en France, il ne faut pas créer deux catégories de routes dont les unes seraient à péage et les autres ne le seraient pas. Une telle discrimination tomberait alors sous le coup des critiques qu'émettait très justement M. Courrière. En effet, lorsqu'il s'agit des autoroutes, les usagers savent exactement pourquoi ils les empruntent; cela se rapporte à la définition même de l'autoroute. En revanche, si vous commencez à imposer des péages sur des routes touristiques, vous n'en finirez plus.

Je me permets d'ajouter que vous aggraveriez singulièrement la circulation sur ces routes, car vous les chargeriez de dépenses considérables qui sont déjà fort difficiles à équilibrer dans le cas des autoroutes.

Comme l'a indiqué M. le président de la commission des finances, si vous voulez que votre proposition puisse se concrétiser, il conviendrait de reprendre le problème dans le cadre d'un projet particulier, mais non sous la forme de cet amendement à un article du budget.

M. Baratgin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Baratgin

M. Baratgin. Je ne vous comprends pas, monsieur le ministre.

Vous estimez que les touristes que vous obligerez à payer des péages sur les autoroutes, qui sont des route à grande circulation, n'accepteront pas d'en payer sur des routes touristiques qu'ils utilisent uniquement pour se promener. Or, il existe déjà des routes touristiques à péage, notamment dans mon département. Je pense à celle du Pic du Midi qui a donné satisfaction.

Lorsque les collectivités envisageront de réaliser une route à péage, elles ne s'engageront jamais avant d'étudier très sérieusement l'économie de leur projet. Elles s'efforceront de prévoir un péage relativement peu élevé, de façon à ne pas gêner la circulation touristique et à assurer la rentabilité de leur réalisation.

Il est bien indiqué, dans le texte de l'article concernant les autoroutes: « à titre exceptionnel ». Je pense qu'à titre exceptionnel vous pourriez envisager la possibilité, pour les collectivités locales, de créer, sans demander quoi que ce soit à l'Etat, des routes touristiques dans leurs départements.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. La précision que vous venez de fournir est importante.

Dans la majorité des cas, si j'ai bien compris vos explications, les routes nationales ne seront pas visées. Par conséquent, votre proposition concerne, non pas le budget des travaux publics, mais celui de l'intérieur.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Baratgin. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je vais donc mettre aux voix l'amendement qui, si j'ai bien compris, est repoussé par la commission.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* J'avoue ne pas apercevoir de quelle façon cet amendement pourrait s'appliquer.

Cependant, la commission des finances n'ayant pas pris position sur ce texte, je ne vois pas comment elle pourrait le repousser.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par le Gouvernement.

(*Une épreuve à main levée est déclarée douteuse par le bureau.*)

M. Baratgin. Je constate que le Conseil de la République est partagé à l'occasion de ce vote et qu'il ne prend pas position contre mon amendement. C'est pourquoi je le retire. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. L'amendement est retiré.

En conséquence, l'article 30 reste limité au texte précédemment adopté par le Conseil.

II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

M. le président. Je donne maintenant lecture de la partie de l'état A concernant la section II. — Aviation civile et commerciale :

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 15.212 millions de francs;
« Crédit de payement, 16.317 millions de francs. »

TITRE VI-A. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

(Subventions et participations.)

« Autorisation de programme, 288 millions de francs;
« Crédit de payement, 403 millions de francs. »

La parole est à M. Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Mes chers collègues,, le léger désordre qui s'est institué dans la discussion du budget des travaux publics et la minutie, à laquelle je rends hommage, de M. le rapporteur pour avis de la commission des transports qui a disséqué le budget de l'aviation civile, vont faciliter singulièrement ma tâche.

En réalité, monsieur le ministre, vous avez de la chance puisque vous savez très bien que, comme mes prédécesseurs et vraisemblablement comme mes successeurs à cette tribune, après avoir fait toutes sortes de réserves et d'observations et m'être montré très mécontent, je conclurai mon rapport en conseillant à mes collègues d'adopter le budget qui leur est présenté. Mon exposé se limitera donc à quelques demandes d'explications.

De quoi s'agit-il en réalité dans un budget d'aviation ? D'abord, de construire des appareils qui sont aujourd'hui de plus en plus rapides et lourds et, ensuite, de les faire voler. Pour cela, il faut une infrastructure, laquelle comporte des pistes et des équipements. Enfin, il faut des pilotes.

Etant donné que nous sommes en présence d'un budget d'austérité et que nous n'avons pas pratiquement la possibilité de discuter de l'ensemble, il nous reste à savoir comment la répartition des crédits a été opérée et si la sélection, dont a parlé hier, je crois, M. le ministre des finances, n'a pas joué de telle manière que, pour certains articles, on en soit arrivé à la stérilité totale.

Si nous examinons sommairement le budget qui nous est présenté, nous constatons que, globalement, les autorisations de programme sont en augmentation de 794 millions tandis que les crédits de payement sont en légère diminution, exactement de 88 millions.

Si nous poussons plus avant dans le détail des opérations qui nous sont proposées, nous apercevons une majoration assez substantielle concernant le matériel, puisqu'elle est de 3.529 millions pour les autorisations de programme et de 815 millions pour les crédits de payement — cela est dû surtout à l'introduction de la « Caravelle ». En revanche, pour l'équipement des aéroports, qu'ils soient de la métropole ou de l'outre-mer, nous enregistrons une réduction des autorisations de programme qui s'élève à 1.233 millions pour la métropole et à 835 millions et demi pour l'outre-mer, les crédits de payement étant en forte diminution pour la métropole et en légère augmentation pour l'outre-mer.

Une observation curieuse s'impose. Comme je l'avais constaté dans le budget que j'ai eu l'honneur de défendre devant vous cet après-midi, il y a dans celui-ci une imbrication assez étroite entre les crédits de fonctionnement et les autorisations de programme. Si les crédits prévus pour l'équipement des blocs techniques sont à peu près suffisants, pour assurer un minimum de réalisations, il n'est pas sûr que l'on puisse en assurer le fonctionnement. J'ai souligné dans mon rapport que, si nous n'avons théoriquement pas le droit de parler des crédits de fonctionnement, nous ne nous en sommes pas privés ce soir et je pense que nous allons continuer dans un instant, d'ailleurs à mon initiative (*Sourires.*) — il n'en est pas moins vrai qu'il apparaît que la très légère réduction des crédits de fonctionnement résulte de deux opérations inverses, c'est-à-dire une soustraction effectuée sur une forte prévision d'augmentation. L'augmentation n'etant pas accordée, la soustraction ne s'effectue pas non plus, bien entendu. Nous en arrivons donc à réduire les crédits de fonctionnement dans une notable proportion et la diminution porte précisément sur les blocs techniques.

Il faut songer qu'avec les avions modernes la durée des télécommunications, par exemple, entre les avions et la terre ne doit pas excéder 10 p. 100 du temps de vol. Or, cette durée comprend, non seulement la réception du message, mais son interprétation. Dans certains cas, le temps de vol est de cinquante minutes. Il faut, par conséquent, que toutes les transmissions s'effectuent en cinq minutes. On comprend, dès lors, que ceux qui sont chargés de gérer les équipements à terre éprouvent une certaine angoisse.

J'en arrive maintenant, monsieur le ministre, à des mesures qui apparaissent absolument extravagantes. Il s'agit de la formation aéronautique et des sports aériens.

Vous savez que M. le ministre des finances — je n'ose pas parler de vous, monsieur le ministre, mais je pense tout de même que, dans l'affaire, vous avez été un peu son complice — a purement et simplement supprimé dans le budget la ligne concernant les aéroclubs. Ceux-ci, vous ne l'ignorez pas, constituent tout de même une pépinière de jeunes qui prennent goût à l'aviation, passent leur brevet du premier degré et, par la suite, entrent en grande proportion dans des écoles où ils se perfectionnent.

Cet après-midi, monsieur le ministre, vous défendiez un autre budget et vous nous avez parlé, si je me souviens bien, des centres de réanimation. Je me permets de vous signaler qu'on ne peut pas réanimer quelqu'un au delà d'un certain temps. (*Sourires.*) L'expérience que j'ai des budgets m'a prouvé que, lorsqu'une ligne budgétaire était supprimée, il n'était pas tellement commode de la ressusciter.

Vous avez fait, à l'Assemblée nationale, un certain nombre de déclarations optimistes et j'en prends acte. Vous avez déclaré que vous alliez rétablir 140 millions d'autorisations de programme et 100 millions de crédits de payement pour les aéroclubs. Seulement, vous avez assorti cette déclaration d'un commentaire qui m'a beaucoup inquiété. Vous avez demandé à l'Assemblée nationale, qui vous a suivi comme nous vous suivrons dans un instant, de voter le budget sans modification en vous autorisant à opérer par la suite des virements de crédits qui vous permettront de trouver ces 140 millions d'autorisations de programme et ces 100 millions de crédits de payement nécessaires aux aéroclubs pour lesquels ils constitueront une simple bouffée d'oxygène.

Je vous avoue que je ne crois pas beaucoup à ces virements de crédits. Vous m'excuserez, monsieur le ministre, de vous le dire très franchement, mais chaque fois que l'on veut, à l'intérieur d'un budget, procéder à ce genre d'opération, la partie prenante est d'accord, mais la partie cédante ne l'est jamais et l'arbitrage du ministre est souvent fort délicat. J'aimerais donc savoir comment vous allez faire pour tenir votre promesse faite devant l'Assemblée nationale, faute de quoi nos aéroclubs mourront les uns après les autres.

Nous voyons déjà nos pilotes d'aéroclubs disparaître. Dans mon département des Deux-Sèvres, notre club avait une activité assez importante, on vient de supprimer le pilote. Je ne sais pas ce que va devenir cet aéroclub, mais je sais bien que les jeunes gens qu'il formait tous les ans sont maintenant abandonnés; le recrutement est tari.

Voilà ce que je voulais dire très sommairement puisque mon collègue et ami M. Beaujannot vous a exposé tout à l'heure en détail ces questions budgétaires.

J'en viens maintenant à la société Air-Inter. Quelque chose m'a frappé dans cette affaire et c'est la raison pour laquelle je voudrais bien avoir quelques éclaircissements. J'ai interrogé successivement Air France, les compagnies privées et les banques qui contrôlent la majeure partie du capital social de cette société. Les trois parties payantes — j'allais dire « parties pre-

nantes » — se déclarent toutes les trois assez mécontentes de cette opération.

Alors, comme il est prévu, dès le début et d'entrée de jeu, un déficit assez confortable, et comme les banquiers, jusqu'à présent, n'ont jamais passé pour des philantropes, je voudrais bien savoir pour quelle raison profonde cette société a été créée. On m'en a donné une qui est peut-être valable, mais qui laisse tout de même certains points dans l'ombre.

Il s'agirait d'éviter une concurrence désordonnée sur les lignes intérieures françaises. Je ne sais pas si les personnes qui m'ont donné cette indication y croyaient beaucoup. Je vous avoue que j'y crois peu, parce que je n'ai pas une foi immense dans le développement des lignes intérieures françaises tant que nous n'aurons pas des hélicoptères rentables.

Pour les raisons que vous avez exposées vous-mêmes quand vous avez parlé de la liaison ferroviaire Orsay-Orly, le temps passé pour joindre les aérodromes est beaucoup plus long que le temps passé en vol, étant donné la rapidité des avions modernes et le peu d'étendue de notre territoire, à l'exception de quelques liaisons telles que Paris-Nice, Paris-Marseille, Paris-Tunis et aussi sans doute Paris-Strasbourg.

M. René Dubois. Et Marseille-Brest.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je vous l'accorde. A ces exceptions près, les liaisons intérieures françaises ne seront parfaitement assurées qu'avec des hélicoptères rentables, ce qui n'est pas le cas actuellement.

J'ai beaucoup de confiance dans l'aviation en général, mais sur ce problème particulier, je suis un peu sceptique...

M. René Dubois. Nous ne sommes pas d'accord.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Ce serait trop beau si nous étions d'accord. Il n'y aurait plus de discussion possible, mon cher collègue!

Cela étant posé, je voudrais bien savoir, monsieur le ministre, quelles sont les raisons profondes qui ont amené la création d'Air-Inter, étant donné que cela ne satisfait personne, qu'il y a un déficit au départ, que ce déficit va, pense-t-on, s'aggraver. Je suis pourtant heureux de cette création, mais pour une raison tout à fait particulière. C'est grâce à elle, en effet, que l'essence a été détaxée pour les aéroclubs et ceux-ci n'auraient certainement pas bénéficié de cette disposition si Air-Inter n'avait pas été créé. Seulement il y a un corollaire: les crédits pour la détaxation, si mes renseignements sont exacts, ne pourront dépasser 215 millions.

M. René Dubois. Plus que cela!

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Ce qui fait que les 66 francs 75 de détaxe que l'on a promis peuvent se réduire à peu de chose si la consommation d'essence se développe. Dans ces conditions, je ne sais pas si l'on doit parler des 66 francs 75. Je crois qu'il vaut mieux parler des 215 millions.

Une autre question, monsieur le ministre, concerne les difficultés que Air France rencontre actuellement pour desservir la côte occidentale des Etats-Unis. Nous savons qu'elles sont liées à celles que rencontre une société privée, la *T. A. I.*, pour relier certains territoires français avec la même côte occidentale des Etats-Unis. J'aimerais savoir où en sont les pourparlers, si cette question avance, si nous allons enfin avoir les réciprocités auxquelles il semble que les règlements internationaux devraient nous donner droit.

Voilà, monsieur le ministre, les quelques réflexions que m'inspire votre budget. Bien entendu, nous ne discuterons probablement jamais du budget de fonctionnement. Je crois que telle est l'intention du Gouvernement, ce qui lui évitera certainement des difficultés. Mais si par hasard on venait à en discuter un jour, je me réserverais d'intervenir à nouveau pour souligner combien la réduction de ces crédits de fonctionnement risque de mettre l'infrastructure en péril.

Maintenant, monsieur le ministre, je prononcerai la phrase rituelle: sous le bénéfice de ces réserves et de ces observations, nous vous conseillons, mes chers collègues, d'adopter le budget qui vous est présenté. (*Sourires et applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dubois.

M. René Dubois. Monsieur le ministre, mes chers collègues, les méthodes actuelles de discussion budgétaire ne comportent plus les successives expressions de rapporteurs officiels des commissions saisies pour avis en leurs diverses activités spécialisées. Aussi, si je monte à cette tribune pour retenir quelques instants votre attention, c'est presque par une habitude qui depuis huit ans m'avait amené, lors de la discussion du budget de l'aviation civile, à prendre la parole comme rapporteur officiel de notre commission des transports.

C'est bien de l'aviation civile que je vais vous entretenir. Autrefois, la période de discussion budgétaire était un peu comme l'épreuve de gril pour l'ensemble des ministres. Le martyre persiste peut-être, mais il a été écourté. En tout cas, je ne vais pas, monsieur le ministre, vous mettre tout de suite sur le gril; je vais d'abord vous envelopper... de remerciements pour avoir rétabli la détaxation de l'essence!

Je rappelle que cette heureuse innovation qu'un général d'aviation, ministre des transports, avait inaugurée en 1956 — notre aimable collègue le général Corniglion-Molinier — a été brusquement abandonnée lors du budget de 1957 par un très brillant financier qui était alors secrétaire d'Etat au budget et que nous avons l'honneur de posséder dans notre Assemblée, mais qui est moins féru d'aviation, sauf pour les trajets sur la Corse, que des deniers publics, M. Filippi, d'un coup de crayon donné du reste assez subrepticement dans le budget des charges communes — personne ne s'en était aperçu à l'Assemblée nationale, c'est ici que la suppression fut découverte — avait rayé les 400 millions affectés à la détaxation de l'essence.

Nous la voyons, monsieur le ministre, rétablie par vos soins depuis le 6 mars 1958. Nous vous en remercions, encore que nos espoirs aient été plus grands puisque certaines indications précisaient que cette détaxation porterait sur un total de 660 millions. Or, nous ne trouvons qu'une inscription de 320 millions au budget des charges communes pour le remboursement du dégrèvement des droits intérieurs sur l'essence au profit du transport aérien, quel que soit le responsable de ce transport aérien, comme le disait tout à l'heure M. Coudé du Foresto. C'est tout de même grâce à cette détaxation que nous allons voir apparaître dans notre ciel métropolitain les lignes intérieures et que Air-Inter va voir le jour.

J'ai dit tout à l'heure à notre émient collègue M. Coudé du Foresto que je ne serais pas d'accord avec lui, car je crois qu'avant même l'existence de liaisons assurées par hélicoptère, le transport aérien intérieur est nécessaire. Je vais vous donner des chiffres comparatifs qui appuieront ma thèse. Si nous considérons le trafic français intérieur en 1957, nous pouvons noter 330.000 passagers transportés. Pour cette même année, le trafic dans l'Allemagne de l'Ouest s'est élevé à 1.200.000 voyageurs; le trafic anglais a atteint le même chiffre et, dernièrement, le président de notre commission des transports, revenant de Pologne, disait qu'il existait dans ce pays toute une série de lignes aériennes dont les plus longues ne dépassaient pas 400 kilomètres.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Il n'y a pas de voitures dans ce pays!

M. René Dubois. C'est possible!

La longue genèse d'Air-Inter a ressemblé soit à une partie d'échecs, soit à un quadrille des lanciers. En effet, ou bien on se faisait une opposition directe, ou bien on faisait trois pas en avant, on se saluait, on revenait trois pas en arrière et on restait dans la même position sans avancer.

Quelles étaient les raisons? C'est que, d'une part, Air France, qui possède le plus long réseau du monde et qui en tire orgueil avec juste raison, déclarait qu'elle n'avait pas vocation — c'était son terme — pour le service intérieur; mais, en même temps, elle s'opposait à ce que les lignes privées puissent assurer un tel service. De son côté, la S. N. C. F., qui avait son mot à dire puisqu'elle était participante dans la constitution financière de la société Air-France, disait: Moi, je veux bien qu'un trafic aérien s'installe, mais je veux pouvoir vérifier ou contrôler la politique tarifaire de cette société. Enfin, aucune société ne voulait desservir des lignes qui, au début, pourraient être deficitaires, ce qu'on appelle les lignes transversales, telles le parcours Lille-Nice ou Nantes-Nice. Cependant, cette société d'aviation, qui est une société privée, a pu voir le jour. Je crois même que ses premiers services sont entrés en activité sur le trajet Strasbourg-Paris, le 17 mars, comportant un aller et retour quotidien.

Je ne partage pas les angoisses de M. Coudé du Foresto quant au déficit de fonctionnement d'Air-Inter. Du fait de la détaxation de l'essence, on peut espérer que cette société n'enregistrera pas, au cours de sa première année d'exploitation, compte tenu du faible nombre de lignes qu'elle assurera — et je vous en donnerai la liste tout à l'heure — un très gros déficit. On parle de 100 millions, mais cette somme pourra être épongée, comme cela s'est déjà produit en d'autres circonstances par les collectivités intéressées.

En voici un exemple: lorsque Air-France a accepté de créer une ligne hebdomadaire Nantes-Bordeaux-Casablanca et Nantes-Toulouse-Alger, cette compagnie a demandé aux chambres de commerce de Nantes, de Quimper et, je crois bien, de Brest, ainsi qu'aux conseils généraux, une garantie d'exploitation.

M. Yves Jaouen. C'est exact.

M. René Dubois. Nous avons donné cette garantie. Le territoire métropolitain français est peut-être exigu, mais quand on connaît l'éloignement de la presqu'île armoricaine on est stupéfait du temps que l'on peut gagner en utilisant l'avion pour aller de Brest à Casablanca ou même — nous le verrons bientôt — de Brest à Paris. Les chambres de commerce et les

conseils généraux des départements bretons ont couvert cette initiative. Dès que le mouvement a été donné, c'est-à-dire au bout de deux ans, la ligne a fait ses frais et les collectivités locales ont pu suspendre leurs garanties. L'incitation du mouvement avait été donné, le besoin s'était créé et les utilisateurs de la ligne avaient très rapidement comblé les frais inhérents à cette nouvelle ligne aérienne.

Je crois qu'il en sera de même pour les lignes intérieures. Je l'ai souvent dit à cette tribune: si notre territoire est relativement exigu, le Massif Central en occupe tout de même le tiers et il est complètement imperméable aux chemins de fer et aux routes, tout au moins aux routes rapides, qui sont enneigées pendant quatre mois de l'année et il est infiniment plus facile de le survoler que de le traverser.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. René Dubois. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial avec l'autorisation de l'orateur.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je suis tout à fait d'accord avec vous pour admettre qu'un certain nombre de liaisons seront peut-être rentables dans un an ou deux. C'est possible! Mais voici ce que je voudrais éviter et quelle est mon inquiétude.

J'ai été un de ceux qui, après la Libération, ont créé une ligne aérienne entre Niort et Paris et je connais donc les difficultés et le rendement de lignes semblables. Cela n'est pas très grave, mais je ne voudrais pas que se renouvelle, pour des lignes d'aviation et pour une société qui comprend à la fois des capitaux privés et des capitaux publics — ce que je trouve très sain — la situation que nous avons connue avec les chemins de fer d'intérêt électoral car nous irions alors assez loin dans le déficit.

M. René Dubois. Je suis complètement d'accord avec vous, mon cher collègue, mais j'estime qu'Air-Inter débute sous d'heureuses conditions car, d'une part, ses lignes, tout au moins au début, ne seront que des lignes d'expérience — Strasbourg-Paris déjà en fonctionnement, Marseille-Paris et Nice-Nantes, c'est tout ce qui est prévu — et, d'autre part, cette société ne sera pas directement propriétaire de son matériel, au moins pour l'instant, et aura uniquement du matériel affrété.

Vous avez évoqué ensuite le souvenir des lignes de chemin de fer d'intérêt local, constamment déficitaires, que les collectivités locales, les conseils généraux devaient soutenir. J'en suis bien d'accord avec vous, mais ces lignes de chemin de fer, il avait fallu les créer, tandis qu'en aviation, si une ligne se révèle constamment déficitaire, on la supprimera au bout d'un ou deux ans sans avoir dû supporter de lourdes dépenses d'infrastructure.

Compte tenu des distances entre les points extrêmes de notre territoire, ces lignes aériennes seront utiles et je dirai à notre collègue, M. Beaujannot, que même dans l'état actuel des aéroports nous n'y perdrons pas beaucoup de temps pour les liaisons intérieures. En effet, il faut distinguer le trafic international et le trafic intérieur. Autrefois, quand on ne parlait pas encore de l'Europe, avec une simple carte de visite on pouvait aller jusqu'à Varsovie — pour atteindre Saint-Pétersbourg c'était tout de même plus difficile et il fallait un passeport — avec n'importe quelle monnaie dans sa poche, puisqu'il s'agissait d'une monnaie or changeable dans n'importe quelle banque, et personne ne demandait de renseignements ou ne faisait d'enquête sur son montant.

A l'heure actuelle, pour les transports internationaux, vous êtes obligés de supporter toute une série de disciplines, d'où il résulte un retard assez considérable dans les aéroports, mais cette perte de temps est rattrapée par la vitesse avec laquelle on accomplit un très long trajet.

Pour les trajets intérieurs, qui sont de très courte durée, il faut au contraire ramener à une stricte limite le temps passé dans les aérogares; mais là il n'y a pas de discipline, de police, ni de change, ni de présentation de passeport, il s'agit simplement d'avoir un horaire bien réglé pour arriver extrêmement vite à destination ou en tout cas au quai d'embarquement.

M. Beaujannot. Voulez-vous me permettre de vous interrompre mon cher collègue ?

M. René Dubois. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Beaujannot avec l'autorisation de l'orateur.

M. Beaujannot. Lorsque j'ai parlé des pertes de temps que subissent les passagers qui utilisent des lignes d'aviation, je n'ai pas visé les lignes intérieures que vous évoquez en ce moment, mais la liaison Orsay-Orly.

Plusieurs de mes collègues, membres de la commission des transports, se sont demandés si cette liaison pourrait faire gagner du temps aux passagers; ils étaient sceptiques et je me suis borné à exprimer leur sentiment. M. le ministre des transports m'a tranquillisé à ce sujet et si mon intervention a pour résultat de réduire les formalités au strict minimum, elle n'aura pas été absolument inutile.

M. le ministre. C'est absolument le but que nous visons !

M. René Dubois. J'ai beaucoup apprécié les explications que M. le ministre des travaux publics nous a données sur la liaison Paris-Orly par ligne ferrée. Ayant personnellement, comme vous tous, beaucoup d'admiration pour le corps des ponts et chaussées et pour les techniciens des bases aériennes, j'ai suivi depuis longtemps la bataille entre les partisans de l'autoroute et ceux du chemin de fer.

J'ai connu une période où seule l'autoroute était considérée comme digne d'assurer le transport des Invalides à Orly, et cela était si vrai que, pour qu'elle jouxte l'aéroport, des travaux extrêmement onéreux ont été nécessaires et que l'extension vers l'Ouest du grand Orly a nécessité la construction d'un ouvrage d'art qui passe au-dessus de l'autoroute et qui comporte une piste d'envol. A cette époque, tous les milliards étaient consacrés à l'autoroute, or la construction de celle-ci est en panne, vous nous l'avez dit, en raison du manque de crédits.

Maintenant, la ligne ferrée Paris-Orly apparaît comme la panacée, mais, en me reportant à de vieux souvenirs, au temps où l'autoroute était au pinacle, on disait: le chemin de fer, il n'en est pas question, car il faudrait faire un épi de trois kilomètres qui comporterait un certain nombre d'ouvrages d'art et qui nécessiterait des investissements coûteux.

Or, en fait, je m'aperçois que la position est retournée et j'essaierai de faire le total des dépenses superflues qui se sont ainsi accumulées. Il aurait fallu avoir une politique dès le départ. On pouvait faire une autoroute Paris-Fontainebleau qui ne jouxte pas de si près l'aérodrome d'Orly, si c'était le chemin de fer qui était le bon moyen de transport; et si c'était l'autoroute qui était le bon moyen de transport, peut-être était-il utile de faire secondairement un épi de trois kilomètres avec des ouvrages d'art, ce qui m'était toujours apparu comme le moyen de plus rapide.

Je m'excuse, en terminant, d'aborder un sujet qui regarderait davantage le ministre chargé de l'aviation de guerre plutôt que le ministre chargé de l'aviation civile, mais les conséquences dramatiques qui vont frapper nos constructions aéronautiques du fait de la diminution des crédits d'investissements qui leur sont alloués, ne vont pas être sans résonance sur nos constructions aéronautiques civiles et je voudrais attirer votre attention sur la gravité de cette question.

Vous vous rappelez qu'après cinq ans de suspension quasi totale de nos activités de constructions aéronautiques due à la guerre, notre technique française avait eu à rattraper un retard considérable. Ingénieurs, cadres, techniciens, ouvriers, s'employèrent d'un même cœur, d'un même élan, à la renaissance de nos constructions aéronautiques civiles. La politisation des usines tentée par certains au lendemain de 1945 s'effaça même devant l'intérêt technique qui, de jour en jour, groupait les spécialistes de nos usines d'aviation. Nous étions ainsi arrivés à cet admirable résultat de rattraper notre retard et d'être, pour certaines voilures et même pour certains moteurs, au moins des réacteurs, susceptibles de vendre à l'étranger.

Un exemple frappant est celui des voilures que nous achetait la firme américaine Beechcraft et aussi celui des réacteurs qui arment notre avion *Caravelle*.

La réduction de 25 p. 100 portée sur les crédits de 1958 va provoquer une diminution de 30 p. 100 des effectifs du personnel. Les meilleurs ingénieurs et techniciens se verront offrir des places à l'étranger. Ils les accepteront et ne reviendront plus. Nos ouvriers qualifiés, plutôt que de rester en chômage, s'orienteront vers d'autres activités mécaniques. Cela sera encore aggravé par l'instabilité et la versatilité des programmes, plaie habituelle de nos activités et de nos productions aéronautiques. Dans un budget de fonctionnement si chargé de dépenses, toutes considérées comme incompressibles, il est déplorable que l'égoïsme ou la sclérose des services ou le manque d'une autorité ministérielle, par suite de changements trop fréquents, ne permettent pas de dégager des crédits qui serviraient à des investissements absolument essentiels. Pour notre part, nous considérons que renoncer aux activités aéronautiques, c'est renoncer à l'avenir. Quel régime peut s'y résoudre, s'il n'est halluciné ou déjà condamné ? (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Mesdames, messieurs, la caractéristique principale des investissements dans l'aéronautique nous est donnée par le rapporteur, M. Coudé du Foresto, quand il constate que les dotations totales sont voisines de celles de l'exercice écoulé. Or, en ce domaine, l'adage est plus que jamais vrai: « qui

n'avance pas recule » et même, pourrait-on dire, les pertes de vitesse sont des plus redoutables.

D'ailleurs, affecter des crédits identiques à ceux de l'année précédente dans la situation économique fluctuante où nous sommes, cela n'est pas donner des moyens identiques aux moyens précédemment accordés. Ils sont en réalité, il ne faut pas se le dissimuler, inférieurs.

L'insuffisance de la politique gouvernementale dans l'aéronautique française n'est pas seulement une critique théorique; elle a pour conséquence pratique la fermeture de huit usines d'aviation depuis 1949; elle a pour conséquence aussi des licenciements d'ouvriers et de techniciens de l'aviation et la réduction des horaires de travail.

Quelles sont donc les raisons de cet abaissement d'une branche d'industrie qui, dans notre pays, devait être particulièrement prospère ? La première raison est la suivante: 80 p. 100 des productions aéronautiques sont à destination militaire; mais l'Etat, qui se trouve ainsi être le principal client, est trop subordonné à l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord pour être maître de ses commandes et trop épuisé par la guerre d'Algérie pour accorder à cette branche d'industrie des crédits importants.

Il faut aussi considérer que les progrès des techniques modernes d'armement, notamment des fusées à longue distance, tendent à détrôner l'aviation militaire. Par conséquent, sans anticipation excessive, pour l'industrie aéronautique il faut prévoir une certaine reconversion en vue d'équiper l'aviation civile qui elle, au contraire, est appelée à un essor plus grand; mais telle ne semble pas être la politique du Gouvernement.

Une autre raison de l'insuffisance de notre aéronautique, c'est que les industries privées ont pratiqué, en accord avec le Gouvernement, ce qu'on pourrait appeler la politique du prototype subventionné au lieu de s'engager hardiment dans la production en série de modèles français dont la valeur a été pourtant démontrée.

C'est ainsi que les sociétés aériennes françaises sont équipées à 90 p. 100 d'avions étrangers, notamment d'avions américains, alors que, par exemple, notre *Caravelle* suscite l'admiration du monde.

L'insuffisance de notre production aéronautique provoque un retard de la France dans l'utilisation moderne de l'aviation en divers domaines d'activités. C'est ainsi, par exemple, que nous avons proposé que les services départementaux des ponts et chaussées soient dotés d'hélicoptères afin de leur permettre de parer, d'une façon plus efficace, aux incendies de forêts, d'accomplir des actions de protection ou de sauvetage en cas d'inondations ou d'autres calamités. Cette heureuse proposition a été évidemment renvoyée aux calendes.

Notre industrie aéronautique ne peut donc faire face aux nécessités et, ce qui est aussi grave, elle manque aux possibilités d'exportation en tous pays et singulièrement dans les pays d'outre-mer. La faute n'est pas exclusivement imputable à l'industrie privée. Cela provient aussi de ce que nos industries nationalisées, comme la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'avion, dont le potentiel industriel est important, sont méprisées et je dirai, sans vouloir passionner le débat, dans un certain dessein réactionnaire de dénationalisation.

M. René Dubois. C'est pour cela que j'en parle avec une certaine satisfaction!

M. Chaintron. Au lieu d'en réaliser le plein emploi, on les amenuise et on les voue à une espèce d'anémie pour montrer que la nationalisation est une mauvaise chose. Le principal défaut de ces crédits d'équipement aéronautique est donc l'insuffisance de leur montant global qui a pour cause une mauvaise orientation politique.

La deuxième caractéristique défectueuse de ces crédits nous est aussi donnée par notre rapporteur qui fait preuve dans son rapport de beaucoup de franchise et de modération. Il nous dit en effet: « Il y a majoration des crédits affectés à la construction de matériel aéronautique, mais c'est au détriment des crédits concernant les bases aériennes et la formation du personnel ». C'est cette vieille politique qui consiste à déshabiller Saint-Pierre pour habiller Saint-Paul. Ce renversement dans la répartition, sans parvenir à combler l'insuffisance des crédits pour la production, compromet à coup sûr l'utilisation du matériel produit. Il est pourtant évident que l'un ne peut aller sans l'autre.

Il n'est pas besoin de démontrer qu'on ne saurait prétendre à un développement de la production aéronautique française sans un équipement correspondant des bases aériennes. Il y a même — faut-il l'ajouter ? — une espèce d'inconscience coupable à négliger ainsi, par insuffisance d'équipement des bases aériennes, la sécurité des passagers.

On ne saurait non plus concevoir le développement de l'aéronautique française sans la formation de ce personnel dont tout dépend en définitive. On peut donc déplorer l'indigence des crédits affectés à l'école nationale d'aviation civile et aux centres nationaux de formation aéronautique. Mais il faut dénoncer avec encore plus de vigueur comme une faute absolue l'absence totale de crédit pour les aéroclubs.

On ne peut se contenter de promesses sous le manteau. La politique du Gouvernement, telle qu'elle se traduit dans l'affectation de ces crédits, manque incontestablement de confiance dans les possibilités de la nation. Elle se défie en quelque sorte de la classe ouvrière et c'est à d'autres qu'elle fait confiance.

La preuve concrète nous est donnée par ce qu'on pourrait appeler « le scandale Air-Inter », tant cette entreprise nous apparait insensée. Au lieu de réduire les gaspillages et de consacrer toutes les ressources à des investissements utiles, le Gouvernement donne le monopole des transports aériens...

M. René Dubois. Pas le monopole!

M. Chaintron. ...ou le quasi-monopole des transports intérieurs...

M. René Dubois. Il y a un monopole ou il n'y en n'a pas. Un « presque monopole », cela ne signifie rien.

M. Chaintron. Enfin, est-il vrai, oui ou non, que la société Air-Inter assurera en France tous les transports internes, comme son nom l'indique ? Je puis affirmer que c'est un monopole de fait, un quasi-monopole. Ne jouons pas sur les mots. Je ne veux pas entrer dans les détails. D'autres que moi ont étudié la question avec quelque compétence et se sont prononcés en ces termes. J'ai quelque raison de leur faire confiance.

M. René Dubois. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Chaintron. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Dubois avec l'autorisation de l'orateur.

M. René Dubois. Un projet de convention a été soumis au secrétariat général de l'aviation civile et commerciale pour définir les rapports de la société Air-Inter avec l'Etat — je rappelle qu'Air-Inter est une société privée — et demandant notamment une priorité dans l'attribution des lignes. Cette convention a été repoussée comme ayant un caractère illégal.

C'est tout le contraire du monopole.

M. Chaintron. Je veux bien vous faire une concession sur les termes, cela n'enlèvera absolument rien à ma démonstration. Je dis simplement que le Gouvernement favorise inopportunément la création d'une société pour les transports aériens intérieurs, laquelle société n'apporte rien, ni matériel, ni état-major, ni quoi que ce soit. Selon notre rapporteur, elle « fera bon an mal an quelque 100 millions de déficit ». On croit rêver! On est en pleine aberration. On crée une entreprise à fabriquer des déficits.

M. René Dubois. Mais n'y en a-t-il pas déjà ?

M. Chaintron. Est-ce une raison pour en créer d'autres ? Je ne veux pas pousser plus loin la plaisanterie. C'est une inconséquence absolument évidente.

Quand, pour faire face à une âpre concurrence internationale, les transports aériens dans chaque pays tendent à un regroupement des moyens, notre Gouvernement disperse les efforts en créant lui-même une nouvelle société...

M. René Dubois. Mais non !

M. Chaintron. ... reprenant à Air France les lignes qu'elle exploite. Il me semble qu'il serait plus sage de donner à Air France les soutiens ou garanties nécessaires pour assurer ce trafic intérieur qui peut d'ailleurs, dans une certaine mesure, se combiner rationnellement avec l'exploitation des grandes lignes.

Enfin, quand la régie Renault montre les grandes possibilités d'une bonne gestion nationalisée, notre Gouvernement remet en selle l'industrie privée dans l'aviation et introduit de nouveau le capital bancaire dans cette société Air-Inter. C'est comme une espèce de marche insidieuse à la dénationalisation.

M. le rapporteur essaie bien de nous tranquilliser en nous présentant un tableau rassurant de la composition du capital social. J'y relève cependant que 24 p. 100 sont des capitaux de compagnies aériennes privées et 24 p. 100 des capitaux de grandes banques, ce qui fait au total 48 p. 100. Bien sûr, ce n'est pas tout à fait la majorité, mais il ne faudrait rien connaître aux procédés du système capitaliste pour ne pas savoir qu'il n'est pas besoin aux financiers des trusts d'avoir 48 p. 100 des capitaux dans une affaire pour la contrôler et la faire jouer à leur profit.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Chaintron. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur de la commission des finances, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je voudrais tout de même essayer de mettre les choses au point. Je vous ai dit que je faisais un certain nombre de réserves sur les conditions dans lesquelles a été fondée cette société. Je ne voudrais pas qu'on se méprenne: les réserves que j'ai formulées ne sont pas tout à fait les mêmes que les vôtres. Elles leur sont même diamétralement opposées.

En réalité, le problème est celui-ci. A tort ou à raison, et mon collègue M. Dubois m'a tout à l'heure donné tort sur cette question, je suis persuadé que cette société est vouée à des déficits qui seront, tout au moins au début et peut-être pour plusieurs années, assez importants.

De deux choses l'une: ou bien ces lignes existent et peuvent fonctionner; alors on les ferait assurer par Air France, ce qui reviendrait à faire subir à cette société un déficit accru qu'il aurait fallu combler. Ou bien on trouve, non pas des philanthropes comme je le disais tout à l'heure, mais des financiers qui croient à l'aviation — qui ont raison d'y croire — et qui, pour cette raison, veulent bien s'intéresser au problème en pensant que peut-être le déficit se transformera en bénéfice dans les années à venir, ce qui pour ma part ne m'effraie pas.

Il se trouve qu'ainsi nous avons pu réaliser cette opération que notre collègue Armengaud a défendue autrefois avec beaucoup de bonheur devant le Conseil de la République, qui l'a approuvée je crois à l'unanimité, c'est-à-dire une association du capital privé et d'une société nationalisée. Je vous avoue que ce n'est pas cela qui me choque. Ce qui me choque actuellement, c'est de savoir qu'une société se crée et que le déficit, je le pense, doit aller en augmentant, ce qui rend ses chances de succès assez minimes. Aux yeux de mon collègue Dubois, au contraire, le déficit doit aller en s'amenuisant. Si c'est lui qui a raison, j'en serai personnellement très heureux; mais je répète que la solution qui consiste en une association du capital privé et des fonds appartenant à une entreprise nationalisée dans une entreprise de ce genre ne peut être qu'une solution heureuse.

M. Chaintron. C'est un point de vue, évidemment. Mais vous me permettrez de ne pas considérer de la même façon l'observation pertinente que vous émettez. En effet, je connais fort peu d'intérêts privés qui s'engagent sans espoir de bénéfices. Je ne veux pas ici faire trop longuement le procès du capitalisme. Ce n'est pas le lieu, ni l'heure. Mais beaucoup de faits, notamment, hélas! en ce qui concerne la production aéronautique, me font constater qu'il y a précisément dans le monde du capitalisme comme une espèce de perte d'énergie et du goût du risque.

M. René Dubois. C'est bien le contraire!

M. Chaintron. Je doute fort que des capitaux privés s'aventurent dans une affaire sans avoir la perspective d'y trouver bientôt leur profit.

M. René Dubois. Et les chemins de fer en 1838 ? C'était aussi un risque!

M. Chaintron. S'il me fallait citer un exemple à cet égard, je citerais la méfiance, pour ne pas dire la répugnance, avec laquelle les capitaux s'investissent dans la construction.

N'ayant pas en main tous les éléments du problème, je ne peux pas véritablement apprécier quelles sont les raisons plus ou moins singulières qui font commettre cette espèce de contresens; car, déficit pour déficit, si l'on doit établir un certain nombre de lignes intérieures déficitaires, pourquoi ne pas confier la subvention destinée à combler ce déficit à la société Air France ?

M. René Dubois. Elle ne voulait pas se charger des transports intérieurs. Air France a toujours dit qu'elle n'avait pas mission pour cela.

M. Chaintron. Elle a pourtant compétence dans la gestion des affaires de ce genre. Mais je ne veux pas prolonger ce débat divergent. Je veux essayer, dans le temps très court qui nous est imparti, d'évoquer les têtes de chapitres et de poser quelques questions.

Précisément, puisque de telles conceptions différentes sont dans nos esprits, il eût été très intéressant qu'avant de s'engager dans la constitution d'une nouvelle société avec l'appui du Gouvernement, ce dernier posât la question devant le Parlement.

J'en reviens à mon propos et je voudrais dire que je viens de recevoir ces jours-ci, comme peut-être un certain nombre d'entre vous, la copie d'une lettre ouverte qu'ont adressée au président du conseil les représentants de tous les syndicats des professions aéronautiques, toutes tendances et catégories réunies. C'est à ces hommes compétents que je fais confiance lorsque je produis devant vous ces affirmations que je n'ai pu contrôler. Il est satisfaisant de voir l'unité syndicale se réaliser sur un plan aussi élevé, non seulement pour des revendications immédiates, mais pour poser en des termes très élevés l'intérêt de la nation, dont la classe ouvrière ne saurait être séparée.

Cette lettre est signée par des ouvriers, des techniciens, des cadres, des officiers et des pilotes qui connaissent la question. Elle porte une double accusation: un monopole d'exploitation des lignes intérieures a été attribué à une société, sans consultation du Parlement, et c'est là un point de fait absolument incontestable. Il est suspect de voir créer une entreprise parasite sans équipement, sans état-major et condamnée au déficit.

Et c'est en faisant miennes les protestations et revendications de ces syndicats que je conclurai en demandant un statut de l'aviation marchande et des investissements dans l'aéronautique qui soient plus en rapport avec les besoins de la France que ceux qui nous sont présentés. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Filippi. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Filippi.

M. Filippi. Après des développements aussi brillants, j'ai quelque scrupule, monsieur le ministre, à vous poser une question très simple, mais qui a également trait à Air-Inter. Je voudrais savoir s'il est dans les destinées de cette société de se substituer à Air France sur les lignes de la Corse.

M. René Dubois. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dubois.

M. René Dubois. Je ne voudrais pas laisser croire à notre assemblée ce qu'a exprimé tout à l'heure notre collègue, M. Chaintron, du haut de la tribune, quant à la participation de capitaux privés dans la constitution du capital d'Air-Inter.

Je ne défends Air-Inter, vous le pensez tous, que sur le plan de l'aviation civile et en raison des commodités de transport qu'elle assurera. Je n'ai pas d'autres raisons de défendre cette société.

Mais, ayant entendu M. Chaintron dire que 24 p. 100 du capital relevait des banques, je suis obligé de préciser que la Banque Lazare frères et Cie détient 5 p. 100 du capital, la Banque de Paris et des Pays-Bas 5 p. 100 et la Banque d'Indochine 5 p. 100 également. Cela fait un total de 15 p. 100. Je ne pense pas, en effet, que jusqu'à présent, la caisse des dépôts et consignations puisse être considérée, même par vous, Monsieur Chaintron, comme une banque ou un organisme privé. De toute façon, elle entre dans le capital pour 4 p. 100.

Les éléments essentiels de ce capital sont assurés par la Compagnie Air France pour 24 p. 100, par la Société nationale des chemins de fer français pour 24 p. 100, par les Chargeurs Réunis pour 7 p. 100, par la Compagnie générale de transports Algérie pour 7 p. 100, par les Transports aériens intercontinentaux pour 7 p. 100, par les Rapides de Lorraine et Côte-d'Azur pour 7 p. 100, par Aigle-Azur-Extrême-Orient pour 5 p. 100. Donc, l'ensemble du capital, à 19 p. 100 près, est assuré par des sociétés de transport, soit aériennes, soit ferroviaires, soit routières.

M. Chaintron. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Je ne veux pas abuser du temps dont nous disposons et que j'ai déjà dilapidé, mais je voudrais simplement faire une rectification. Je n'ai pas discuté de ce problème et je répète que, puisqu'il soulève de telles divergences de vues, il aurait du être porté devant le Parlement.

Je n'ai pas de sources d'informations particulières, surtout dans le monde des banques. Je peux simplement me référer aux textes qui nous sont communiqués et je lis à la page 225 du rapport, très solidement établi par notre collègue M. Coudé du Foresto, la composition du capital social de cette société: « Banques (Banque d'Indochine, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque Lazare frères: 24 p. 100) ». La caisse des dépôts et consignations, que je ne confonds pas avec les banques privées, est aussi sur la liste et figure pour 4 p. 100.

Voilà les précisions que je voulais apporter.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. Edouard Bonnefous, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, un certain nombre d'orateurs m'ont posé des questions dont certaines, comme je l'ai déjà dit dans la précédente discussion, font peut-être double emploi avec celles de M. le rapporteur. Je vais donc m'efforcer de répondre successivement à ces questions.

M. Coudé du Foresto m'a parlé des négociations avec les Etats-Unis et ceci est un problème très important. Je suis très heureux que l'occasion me soit fournie de donner sur ce point des explications au Conseil de la République. Vos inquiétudes, monsieur le sénateur, concernent le déroulement des négociations actuellement menées avec les Etats-Unis pour la revision de l'accord aérien de 1946. Cet accord est peu équilibré dans ses clauses essentielles comme dans ses résultats et depuis

longtemps déjà une négociation d'ensemble paraissait souhaitable. Nous l'avons engagée en septembre dernier, lorsque l'administration américaine de l'aéronautique et le département d'Etat, s'en tenant à la lettre stricte de l'accord, et non à l'esprit qui avait présidé à sa conclusion, refusèrent à Air France l'autorisation de desservir la côte Ouest, alors que deux compagnies américaines — P. A. A. et T. W. A. — inauguraient des services directs de Los-Angelès et San-Francisco vers Paris, via le pôle. Des négociations sont encore en cours. Elles seront longues et difficiles, mais le Gouvernement, j'en donne l'assurance au Senat, a la ferme volonté de les poursuivre jusqu'à ce que la réciprocité souhaitée nous soit reconnue, aussi bien d'ailleurs pour la desserte de la côte du Pacifique au départ de Paris via le Pôle que pour d'autres lignes telles que la ligne de Papeete vers San-Francisco.

En ce qui concerne les crédits affectés à la détaxation de l'essence, je tiens à préciser que les deux cents millions auxquels a fait allusion M. le rapporteur sont la reconduction de crédits du précédent exercice, auxquels s'ajoutent 480 millions de crédits supplémentaires cette année, se répartissant comme suit: 215 millions pour l'aviation légère, 100 millions pour les essais et réparations de moteurs, 365 pour les lignes intérieures et le travail aérien.

Quant à la formation des pilotes de ligne en France, elle est sérieuse, sans être préoccupante. Les accords passés en 1952 avec l'armée de l'air qui devait nous fournir 35 pilotes de ligne par an ont été décevants. C'est pour cela que l'un de mes prédecesseurs, M. Chaban-Delmas, a chargé par contrat la compagnie Air France de procéder à la formation des pilotes nécessaires aux transports aériens français. Les candidats viennent pour la plus grande partie de l'armée de l'air avec 1.200 heures de vol. Les candidats recrutés en 1956 sont sur le point d'obtenir leur brevet et leur affectation en ligne.

D'autres stages sont en cours, notamment des stages B 2 et B 3 également alimentés par l'armée de l'air. Mais, en raison des circonstances actuelles, l'armée de l'air ne peut fournir tous les éléments nécessaires à l'ensemble des besoins des transports aériens civils. Nous avons donc autorisé en septembre 1957 la création, à titre expérimental, d'un stage de jeunes de 18 à 20 ans, munis du baccalauréat-mathématiques. Si ce stage donne les résultats que nous espérons, nous continuerons; mais, pour éviter un inutile gaspillage de moyens, nous préférerions que les anciens éléments de l'armée de l'air viennent alimenter les stages de catégorie B.

Des négociations vont d'ailleurs s'ouvrir dans le courant d'avril entre le secrétaire général à l'aviation civile et l'état-major de l'armée de l'air pour que nous ayons une politique à longue distance et que nous puissions assurer aux transports aériens civils un débit régulier suffisant d'anciens pilotes militaires destinés à recevoir l'instruction nécessaire pour assurer la conduite des avions civils, et notamment la conduite des futurs quadriréacteurs.

Je dois répondre également à une question concernant la *Caravelle*. Les deux prototypes *Caravelle* ont déjà solidement assis la réputation de cette réalisation française dans le Monde. Actuellement, des commandes fermes ont été passées pour 25 machines et les options prises pour 50 autres appareils. Le problème important pour la construction française est d'être en mesure de pouvoir maintenir la sortie des appareils de série à la cadence fixée par les contrats passés .

A cet effet, il a été prévu au budget de 1958 un crédit de 1.300 millions pour compléter l'outillage de série destiné à passer à la cadence de fabrication de quatre par mois. Sans doute pourrait-on passer à cinq dans le courant de 1960. A ce crédit de 1.300 millions pour l'outillage de série s'ajoute un crédit de 1.200 millions pour la mise au point et les études nouvelles de cette réalisation française. Je suis certain que l'aide du Gouvernement à l'égard de cette construction aéronautique française pourra lui permettre de faire honneur aux engagements qui ont été pris.

Une question m'a été posée également concernant le problème des primes d'achat pour les avions légers. Pour dissiper les inquiétudes qui ont été manifestées à ce sujet par le rapporteur, je tiens à préciser qu'une lettre rectificative a été déposée dès hier sur le bureau de l'Assemblée pour permettre au Gouvernement de procéder par décret à des virements de crédits de programme et de payement dans des limites bien déterminées. Je puis donner l'assurance que des crédits destinés aux primes d'achat des avions légers sont prévus, ainsi que cela a été dit dans cette lettre rectificative.

En ce qui concerne — c'est M. Chaintron qui m'a posé la question — le chapitre 53-24 consacré aux études et prototypes qui a été médiocrement doté en 1957 — à peine 1.600 millions en autorisations de programme — nous avons obtenu cette année 4.880 millions, dont 3.200 millions affectés au perfectionnement et à la fabrication de la série des *Caravelle*. Cet effort peut paraître insuffisant, mais il faut se souvenir que la loi-programme d'août 1950 a doté la construction civile de 31.600 millions en trois ans. C'est cette continuité dans la répartition des crédits qui a permis la réalisation de la *Caravelle*. Mon collègue secrétaire d'Etat à l'air a envisagé, je le sais, de demander une nouvelle loi-programme pour assurer la pérennité de cette construction aéronautique française. Je m'y associerai en demandant que, comme il y a cinq ans, un article spécial soit consacré à la construction d'avions civils pour un montant annuel de 7 à 8 milliards pour permettre notamment l'étude et la réalisation d'un développement des *Caravelle*.

M. Suran, lors de la discussion des crédits du ministère des travaux publics, m'a posé une question visant la ligne Paris-Toulouse. Cette ligne a été exploitée depuis un an par Air France, d'abord par un *DC 3*, puis par un *Viscount*. Elle remporta, vous le savez, un grand succès, bien qu'elle ait été légèrement déficitaire. Or, récemment, les *Viscount*, pour des raisons techniques, ont dû être retirés provisoirement du service, mais ils doivent être bientôt remis en exploitation et la ligne Paris-Toulouse sera reprise, je pense, dès la fin du mois d'avril.

Une longue discussion s'est déroulée, d'autre part, à cette tribune au sujet d'Air Inter et, indirectement, des lignes intérieures françaises. Etant responsable du démarrage de la compagnie Air Inter, j'étais aussi préoccupé que vous-mêmes du fait qu'une telle décision ait été prise sans consultation préalable du Parlement. J'ai déclaré à l'Assemblée nationale, comme je le fais devant vous, que j'étais à la disposition des deux Assemblées pour étudier avec elles la structure la meilleure à adopter en ce qui concerne la création d'une société chargée du fonctionnement des lignes aériennes intérieures.

C'est la raison pour laquelle la décision que j'ai prise a un caractère temporaire. Si le Parlement est en mesure de définir une structure différente, je m'efforcerai de répondre à ses désirs et, à plus forte raison, d'appliquer les votes qu'il émettra.

En attendant, quelle était la position du ministre responsable de l'aviation civile ? il devait faire en sorte que des lignes aériennes intérieures existent. Or, nous ne pouvions pas en créer — et le docteur Dubois l'a parfaitement indiqué — tant que nous n'avions pas à notre disposition la structure qui est aujourd'hui celle d'Air Inter et qui pourrait être demain celle d'une autre compagnie. Pourquoi ? Pour une raison indiquée par M. le docteur Dubois et que je rappelle, à savoir qu'Air France ne souhaitait pas exploiter de telles lignes — elle ne s'est d'ailleurs pas cachée de le dire — et qu'elle n'avait pas vocation exclusive pour assurer des liaisons intérieures. La compagnie Air France a le plus long réseau du monde. Comment voulez-vous qu'avec les préoccupations, les charges, les soucis d'un réseau aérien aussi étendu elle puisse en même temps assurer des liaisons aussi courtes et comportant de pareilles servitudes ?

C'est une erreur de croire, comme je l'ai entendu dire de divers côtés, notamment du côté syndical, que la solution était toute trouvée: qu'il suffisait de charger Air France de créer des lignes aériennes intérieures. Air France ne le souhaite pas.

Or, la création d'Air Inter qui est intervenue bien avant mon arrivée boulevard Saint-Germain représente une des coordinations les plus souhaitables que l'on puisse espérer, puisque, ainsi qu'on l'a rappelé, dans la composition du capital de la nouvelle société vous trouvez à la fois la Société nationale des chemins de fer français, Air France et des capitaux privés. N'est-ce pas la meilleure démonstration de coordination des transports ? Un ministre qui doit se préoccuper essentiellement de la coordination ne trouve-t-il pas là un moyen excellent de la réaliser ?

Comment se présente le problème des lignes intérieures françaises ? Nous sommes sollicités par des collègues et par des représentants qualifiés, économiques ou techniques, des différentes régions de France, afin de créer des lignes aériennes intérieures, pas très nombreuses, je le reconnais avec vous: Paris—Lourdes—Biarritz, Paris—Strasbourg, dont vous ne pouvez contester l'importance, et quelques lignes qui auraient, à mon avis, un intérêt d'autant plus grand qu'elles permettraient de faire éclater cette centralisation ferroviaire dont nous avons tant souffert et qui a été une des erreurs de la politique des transports en France.

M. le docteur Dubois a rappelé ici les lignes qui pourraient être réalisées dans l'immédiat : Nantes—Lyon—Marseille et Mulhouse—Lyon—Marseille. Il y aurait le plus grand intérêt à ce que ces lignes intérieures soient rapidement instaurées.

D'une part, en effet — et par là je réponds aux remarques de M. le rapporteur Coudé du Foresto — on ne peut pas comparer les transports aériens aux transports ferroviaires. Vous êtes, comme moi, monsieur le rapporteur, trop averti de ces questions pour faire une telle comparaison; mais je me permets tout de même de vous faire remarquer que l'on oublie trop souvent l'avantage exceptionnel offert par le transport aérien. Cet avantage, c'est sa mobilité, sa possibilité d'exister

ou de disparaître à volonté. En le créant, vous ne créez pas quelque chose de définitif.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Monsieur le ministre, il y a un obstacle à la disparition d'une ligne aérienne, que constituent des intérêts qui peuvent être d'ordre psychologique et que vous connaissez mieux que quiconque.

M. le ministre. Je ne suis pas, monsieur le rapporteur, absolument convaincu de ce que vous dites. En effet, ceux avec lesquels j'ai discuté cette question m'ont fait observer que s'il était indispensable d'exploiter pendant l'été certaines lignes à une cadence rapide, ils considéraient qu'on pouvait ralentir le trafic, voire supprimer l'exploitation de ces lignes à d'autres périodes de l'année; ce que vous ne pouvez pas faire avec une ligne de chemin de fer.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Bien sûr !

M. le ministre. Par conséquent, il y avait d'abord pour nous l'obligation de répondre à une demande.

D'autre part, il me paraît extrêmement difficile, à une époque où dans le monde entier on est habitué à considérer l'aviation comme le mode de transport le plus régulier, d'admettre que les étrangers qui viennent de très lointains pays, par avion, une fois arrivés en France soient contraints d'utiliser le chemin de fer.

Je sais bien que nous avons de nombreuses raisons à donner. Nous pouvons d'abord évoquer l'excellente qualité de nos chemins de fer, leur rapidité, la facilité avec laquelle on peut généralement y avoir accès, ce qui n'est pas le cas de tous les pays. Certains pays neufs n'ont pas, comme nous, pu être dotés à temps de voies ferrées et sont passés directement de l'absence de transports à l'aviation, je pense notamment à certains pays d'Amérique du Sud et à l'Australie.

Nous avons en effet eu la chance de bénéficier de cette remarquable organisation ferroviaire qui est l'honneur de notre pays; mais ce n'est pas un argument suffisant, et si vous voulez faire face, comme c'est le cas cette année, au considérable mouvement de touristes qui se rendront à Lourdes, il serait regrettable de laisser cette ville seulement desservie, du point de vue aérien, par une compagnie irlandaise, qui ne touche même pas Paris. Vous pouvez difficilement faire admettre, d'autre part, aux députés à l'assemblée de Strasbourg — assemblée à laquelle j'appartiens depuis sa fondation — que lorsqu'ils viennent d'Ankara par avion ils doivent, une fois arrivés à Paris, prendre le chemin de fer pour se rendre à Strasbourg. Je peux même vous dire que l'une des difficultés que nous avons eu à vaincre pour pouvoir présenter la candidature de Strasbourg comme siège des institutions européennes a été justement l'absence de liaisons aériennes. On nous disait: vous prétendez faire de Strasbourg une ville internationale et européenne alors qu'on ne peut même pas s'y rendre par avion !

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Je ne suis pas hostile à certaines liaisons; mais je crains que vous ne soyez rapidement débordé.

M. le ministre. Ne croyez pas, monsieur le rapporteur, que je renverse les rôles et que je me permette de vous interpeller. Je me permets seulement de formuler certaines réponses et si je me tourne vers vous c'est en raison de l'autorité avec laquelle vous avez traité ces problèmes.

Nous ne pouvons pas nous refuser à ce que j'appellerai l'évolution normale. Alors — et je reviens à l'observation de M. Chaintron — si les uns et les autres nous nous mettons d'accord pour établir certaines lignes intérieures, nous devons admettre que la formule Air Inter est la meilleure. En effet, la S. N. C. F., partie de la société, a intérêt à ce que l'on ne crée pas de lignes concurrentielles qui auraient pour effet d'accroître son déficit. Il y a là, au contraire, un phénomène qui doit être rassurant dans la création de cette société Air Inter.

C'est par là que je veux répondre à M. Chaintron qui, à quelque nuance près, a dit qu'au lieu de créer Air Inter il suffisait de laisser fonctionner la compagnie Air France qui existait déjà.

Mais M. Chaintron oublie que la législation française ne permet pas de laisser à Air France le monopole des lignes intérieures.

J'ai rappelé devant l'Assemblée nationale et je voudrais répéter ici, que la réglementation actuelle est fondée sur un concept concurrentiel et libéral et que si Air Inter n'est pas autorisé à exploiter, il n'est pas possible de dire *a priori* que la compagnie nationale française sera seule autorisée à exploiter.

Voilà la situation qui, malheureusement, n'est pas suffisamment connue.

Quand vous nous dites que tous les syndicats protestent avec indignation, c'est parce qu'ils ne connaissent pas la situation juridique dont ils parlent. Car s'ils savaient à quoi ils s'exposent, ils ne pourraient pas envisager d'être indirectement les auteurs responsables de la création de lignes privées — qui seraient des lignes concurrentielles d'Air France — et admettre que leur intransigeance seule ait provoqué cette création, alors qu'actuellement, par le fait que des intérêts privés sont associés à la Compagnie nationale, nous avons justement la garantie que ces intérêts privés ne lui feront pas concurrence et, par conséquent, n'accroîtront pas son déficit.

M. Chaintron. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Très volontiers.

M. le président. La parole est à M. Chaintron avec l'autorisation de l'orateur.

M. Chaintron. Je vous remercie, monsieur le ministre, de me permettre de vous interrompre.

J'ai l'impression que, dans un souci louable d'interpréter ma pensée, vous l'avez quelque peu extrapolée. Lorsque j'ai dit tout à l'heure que, parmi les solutions qu'il était possible d'envisager, déficit pour déficit, on pouvait demander à la société Air France de prendre en main ces trafics intérieurs, quitte à combler provisoirement le déficit et à lui demander de ne pas le perpétuer, vous m'avez répondu que la société Air France n'y était pas très disposée, qu'elle ne le souhaitait pas, qu'elle ne le désirait pas.

Je ne voudrais pas que le Gouvernement prenne des mesures comminatoires à l'égard d'Air France; mais il s'agit tout de même d'une société sur laquelle il a quelques moyens d'exercer son influence.

Vous nous dites, monsieur le ministre, que les règlements...

M. le ministre. La législation, ce qui est plus grave!

M. Chaintron. ...que la législation nous commande de maintenir en ce domaine une exploitation concurrentielle. Je n'ai pas prétendu qu'il s'agissait de donner à Air France l'absolu monopole des transports aériens en France. Je ne suis pas aussi totalitaire que vous voulez bien le dire... (*Rires.*)

M. le ministre. Je n'ai pas dit ça!

M. Chaintron. En disant par exemple qu'Air France serait chargée de ce trafic intérieur, je n'ai pas dit non plus que cela interdirait telle ou telle société privée de se constituer ou de se maintenir, mais avec ses propres moyens, et non ceux du Gouvernement.

M. le ministre. Permettez-moi alors de répondre sur ce point!

Si vous acceptez l'idée, en chargeant Air France de faire ces liaisons intérieures, que des compagnies privées puissent en France lui faire concurrence, je considère que la situation serait beaucoup plus grave que celle entraînée par la création d'Air Inter. Ce jour-là vous créeriez artificiellement un état concurrentiel essentiellement malsain pour l'ensemble des transports français. De deux choses l'une, en effet: ou Air France acceptera d'être dépassée par les compagnies privées, ou au contraire, pour ne pas être dépassée par les compagnies privées, Air France sera obligée de dépenser des sommes de plus en plus considérables pour faire face à une concurrence essentiellement malsaine.

Je ne crois pas que le résultat auquel on serait arrivé dans l'état présent de la législation, serait meilleur. Si le Parlement français décide de créer des lignes intérieures en adoptant une structure nouvelle et qu'une majorité se dégage à l'Assemblée nationale et au Conseil de la République — pour ma part, j'ai fait fonctionner Air Inter que j'ai trouvé dans les cartons du ministère, et qui paraît la meilleure manière de créer des lignes intérieures — si le Parlement se met d'accord à la majorité pour une autre formule, je suis prêt à l'appliquer à condition que des lignes intérieures françaises fonctionnent.

Par ailleurs, j'ai entendu dire que les résultats étaient très mauvais. Ce n'est pas exact. La ligne Paris-Strasbourg fonctionne depuis très peu de jours. Actuellement, il y a vingt voyageurs par voyage sur un avion qui comporte vingt-sept places. Je ne trouve pas, pour ma part, que ce résultat soit véritablement catastrophique.

Je voudrais répondre brièvement à M. Filippi, avant de donner encore de très rapides explications à propos d'un problème qui a été évoqué à nouveau: Orsay-Orly.

M. Filippi a demandé ce que Air Inter ferait à l'égard de la Corse. Actuellement, il n'est pas question qu'Air-Inter aille en Corse. Air France continuera à assurer les liaisons entre l'île et le continent

Je voudrais, enfin, donner quelques explications complémentaires sur le problème Orsay-Orly, notamment au sujet des ouvrages d'art dont il a été fait état. Le travail qu'il s'agit de faire est fort simple: il s'agit de prolonger d'un peu plus de 2 kilomètres, de Belle-Epine à Orly, la voie de chemin de fer qui existe. Pour un pays qui a construit des dizaines de milliers de kilomètres de chemins de fer au dix-neuvième siècle, ce travail est vraiment dérisoire. Je ne comprends pas que cette affaire puisse provoquer de nombreux commentaires. Ce tronçon est à la portée d'un pays qui n'aurait jamais construit de chemin de fer, et ce n'est pas le cas.

Les ouvrages d'art ne concernent pas le parcours la Belle-Epine—Orly. Ils étaient nécessaires en tout état de cause en raison de l'augmentation du trafic de la gare d'Austerlitz.

Vous savez qu'il s'agit en terme technique de sauts de mouton. Etant donné la circulation très intense au départ de cette gare, la construction de sauts de mouton est nécessaire pour diminuer les retards sur les voies qui se chevauchent et pour éviter des cisaillements, qui constituent une cause d'insécurité.

Quant au résultat à attendre de la ligne Orsay-Orly, M. Dubois a bien voulu me donner une approbation qui me satisfait beaucoup et qui rejoint d'ailleurs celles que j'ai reçues aussi bien à l'Assemblée nationale qu'auprès de tous les milieux techniques qui ont étudié la question.

Actuellement, la bataille entre deux solutions a cessé. Le développement incessant du trafic aérien international dans des proportions qui dépassent toutes les prévisions et le prodigieux essor pris par l'aérodrome d'Orly mettaient l'autoroute dans l'impossibilité d'assurer seule l'écoulement régulier d'un trafic qui, je le répète, car c'est de cela que je voudrais convaincre le Conseil de la République, n'est pas le fait seulement des voyageurs, mais de tous les gens qui doivent travailler à Orly ainsi que des visiteurs d'Orly qui ne pouvaient pas se contenter des seuls transports par automobile.

Je me permets d'ajouter — et je reviens ainsi au budget des travaux publics — qu'actuellement nous devons penser à ce qu'est l'encombrement des accès de notre capitale.

Est-il de l'intérêt des Parisiens ou des étrangers en visite dans Paris de ne plus pouvoir y circuler du tout ?

Profitons de l'occasion unique d'une coordination si souhaitable des différents modes de transport en montrant que c'est au fond une solution idéale. La France doit en faire une réussite. Le chemin de fer n'est pas l'ennemi de l'air; le rail, la route et l'air doivent et peuvent être associés au service d'une même cause: celle de notre avenir économique. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur les crédits concernant l'aviation civile et commerciale ?...

Je mets aux voix, pour le titre V, l'autorisation de programme au chiffre de 15.212 millions de francs et le crédit de payement au chiffre de 16.317 millions de francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI-A, l'autorisation de programme au chiffre de 288 millions de francs et le crédit de payement au chiffre de 403 millions de francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

III. — Marine marchande

M. le président. Nous arrivons à la section III. — Marine marchande.

Je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande:

MM. du Pontavice, conseiller technique;
Poli, chef de cabinet;
Roullier, directeur de l'administration générale et des gens de mer;
Ricaume, sous-directeur de l'administration générale;
Rocquemont, ingénieur en chef du génie maritime à la direction des affaires économiques et du matériel naval au département de la marine marchande.

Acte est donné de ces communications.

Je donne lecture de la partie de l'état A concernant la section III. — Marine marchande:

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 1.065 millions de francs;
« Crédit de payement, 466.950.000 francs. »

TITRE VI-A. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT
(Subventions et participations.)

« Autorisation de programme, 16.135 millions de francs;
« Crédit de payement, 15.820 millions de francs. »

TITRE VII. — REPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

« Crédit de payement, 1.548 millions de francs. »

La parole est à Mme le rapporteur spécial de la commission des finances.

Mlle Rapuzzi, *rapporteur spécial de la commission des finances*. Mesdames, messieurs, dernier rapporteur dans ce débat qui dure depuis deux jours, je m'excuse d'ajouter à sa monotonie en reprenant à mon tour ce qui a été le leitmotiv de tous les rapports précédents et en venant souligner une fois encore l'insuffisance des crédits d'investissement du budget de la marine marchande.

Au point où nous en sommes arrivés de la discussion du projet de loi de finances, vous ne serez pas étonnés d'entendre que ce budget d'un petit ministère, qui a parfois connu le sort cruel de se voir rayé de la liste des ministères, n'a pas échappé à la rigueur des compressions et des impératifs qui ont présidé à la préparation du budget de 1958. Je le déplore et à un double titre, d'abord en tant que représentant d'une ville et d'un département dont la vocation maritime remonte à la plus haute antiquité, mais surtout au nom de la commission des finances.

Les observations que je me propose de présenter ce matin ne seront que la répétition de ce que les représentants les plus autorisés de cette commission — M. Pellenc à propos du déficit de la balance des comptes; M. Armengaud, à l'occasion de l'étude des problèmes posés par l'organisation du marché commun — ont été amenés à formuler à différentes reprises.

Ce matin, je limiterai les commentaires de ce rapport aux dépenses en capital du budget de la marine marchande en exprimant le souhait qu'à l'occasion de la discussion du budget de fonctionnement de ce ministère, les nécessités de l'horaire ne nous obligent pas à ramasser à ce point les observations que, les uns et les autres, nous souhaiterions pouvoir présenter.

Tel qu'il est, ce budget de 1958 de la marine marchande fait face avec peine aux engagements souscrits à l'occasion des exercices antérieurs. Il laisse ce ministère vulnérable, désarmé devant les menaces qui planent sur l'avenir. Tandis que l'homme de la rue répète encore que « gouverner c'est prévoir », tant il est vrai que les proverbes ont la vie dure, la seule perspective que nous apporte ce budget est l'espoir d'arriver tant bien que mal, et plutôt mal que bien, au terme de l'année 1958. Certains trouveront ce jugement quelque peu sévère. Il est malheureusement le reflet de l'austérité des chiffres.

Ainsi que je l'ai souligné dans le rapport écrit, les propositions du Gouvernement au titre des dépenses en capital du budget de la marine marchande se traduisent par une diminution très sensible par rapport aux crédits de 1957. Pour rappeler l'essentiel, il convient de se souvenir que les autorisations de programme sont en diminution de 3.750 millions sur 1957. Quand aux crédits de paiement, ils subissent un abattement de 10.950 millions. Il faut ajouter à cette somme une réduction de 300 millions au titre des réparations de dommages de guerre.

Dans le détail de ce budget, on peut relever, en consultant le document budgétaire distribué, que les dépenses destinées à l'équipement des services de l'inscription maritime sont en diminution de 427.400.000 francs, toujours au titre des autorisations de programme, tandis que les crédits destinés aux dépenses d'enseignement maritime sont relevés cette année de 280.400.000 francs.

Je reconnais bien volontiers que cette disposition nous apporte la preuve du souci de M. le ministre de la marine marchande de former, dans les meilleures conditions et le plus rapidement possible, les cadres et les équipages qui sont nécessaires pour remédier à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée et surtout à la pénurie d'officiers dont souffre notre marine marchande.

Je note enfin que l'aide aux sociétés de sauvetage est maintenue au même niveau qu'en 1957, soit 135 millions. Nous aurons j'espère l'occasion de voir, lors de l'examen du budget de fonctionnement, si ces dispositions sont suffisantes pour assurer une bonne marche des services.

S'agissant aujourd'hui des dépenses en capital, je pense que nous serons tous d'accord pour convenir qu'il y a lieu de concentrer notre attention sur la plus importante des dispositions de ce budget, je veux parler de l'aide à la construction navale qui a son origine dans le vote de la loi d'aide du 21 mai 1951, dite loi Defferre, laquelle a été votée à un moment où son besoin se faisait particulièrement sentir. En effet la flotte française, reconstituée à grand'peine après les destructions nombreuses quelle avait subies pendant la guerre, atteignait à peine le tonnage de 1939. Il ne faut pas oublier que si ce tonnage était en quantité équivalent à celui de 1939, il était composé pour la plus grande partie par des bâtiments vétustes qui, à tous égards, ne pouvaient pas donner à notre marine marchande les moyens qui pouvaient lui permettre de soutenir valablement la concurrence des pavillons étrangers.

Au moment du vote de la loi d'aide à la construction navale, nous nous trouvions aussi dans une situation très critique dans l'ensemble des chantiers navals français. Ces chantiers qui avaient, eux aussi, durement souffert des destructions de la guerre se trouvaient en plein marasme. La plupart d'entre eux n'étaient pas en mesure de travailler à plein temps et de toutes

façons, leur prix de revient marquait dans la possibilité de construire des bâtiments destinés à l'armement étranger.

Il faut donc se louer de ce que la loi d'aide à la construction navale qui, pour une fois, contrairement à ce qui arrive malheureusement trop souvent dans notre pays, n'a pas été seulement une affirmation de bonnes intentions, ait été complétée, bonifiée et ait pu produire son plein effet par suite de l'intervention d'un certain nombre de textes législatifs ou réglementaires qui sont venus la compléter.

Il convient de citer le décret-programme du 20 mai 1955, la loi de programme du 4 août 1956 et enfin la loi du 11 juillet 1957. L'ensemble de ces dispositions a permis au ministère de la marine marchande de garantir aux chantiers de constructions navales le versement par l'Etat de crédits équivalents à 16 milliards par an, ceci pour la période allant de 1956 à 1963.

Les résultats de ces mesures qui ont nécessité — personne ne le conteste — un effort important de la part de la nation se sont révélés extrêmement satisfaisants.

En premier lieu, la production de nos chantiers navals a doublé en 1956 par rapport à ce qu'elle était en 1950 et la flotte française, en 1957, avec environ 3.800.000 tonneaux, était supérieure de 50 p. 100 à celle que nous possédions en 1939. Si le rythme de production prévu se maintenait, nous aurions, en 1961, une flotte française jaugeant 5.250.000 tonneaux, soit une augmentation de plus de 100 p. 100 par rapport à 1939. A ce moment-là, le pavillon français serait en mesure de faire face aux besoins de notre pays et il est probable que cesserait l'hémorragie de devises que provoque le transport de marchandises sous pavillon étranger.

Ce premier résultat nous permet de nous féliciter de l'intervention de la loi d'aide et des textes qui l'ont suivie.

Ce n'est pas là le seul résultat favorable. En effet, grâce à l'impulsion qui a pu être donnée à nos chantiers, l'industrie de la construction navale française est devenue exportatrice. C'est pour un total de 25 milliards de francs que nous figurons dans la balance des comptes au titre de l'exportation de navires.

Un troisième élément favorable est intervenu à la suite de ces mesures. Aujourd'hui, les chantiers navals sont équipés de façon moderne. Ils sont capables d'assurer la construction de navires en série. Ils atteignent une haute productivité qui peut soutenir la comparaison avec les chantiers navals les mieux outillés. Cela place notre industrie de la construction navale en bonne posture au moment où la France s'engage dans le marché commun.

C'est là le tableau optimiste qu'on nous présentait il y a seulement quelques mois alors que nous assistions au lancement d'un navire dans un de nos chantiers navals dont les carnets de commande étaient abondamment garnis. Malheureusement, l'optimisme a fait place aujourd'hui à une inquiétude.

Cette inquiétude est née à la suite des mesures intervenues au mois d'août 1957. Pour employer une expression commode, je dirai que c'est l'opération 20 p. 100 qui a brusquement bouleversé la tendance. Paradoxalement, cette mesure technique favorable à l'ensemble des activités exportatrices de notre pays a exercé un effet contraire sur l'industrie de la construction navale que l'Etat s'efforçait de protéger depuis longtemps. Du fait de cette opération, l'industrie exportatrice la plus favorisée est devenue la moins favorisée et la plus vulnérable.

Certains penseront peut-être qu'il y a quelque exagération dans cette inquiétude. Pourtant, nous assistons à un véritable renversement de la tendance et la commission des finances, après la commission de la marine marchande du Conseil de la République, a estimé qu'il convenait de jeter un cri d'alarme car il ne s'agit pas d'une menace à long terme. Au contraire, les effets immédiats des mesures dont je viens de parler se sont déjà fait sentir. Dans tous nos chantiers de constructions navales, on constate un ralentissement anormal du rythme des commandes.

Il y a plus grave. On a déjà pu enregistrer des annulations de commande. Ainsi nous avons appris, voici quelques semaines, qu'un armateur israélien avait annulé la commande d'un pétrolier de 35.000 tonnes qu'il avait passée aux chantiers navals de la Ciotat — que je connais bien — pour la confier à un chantier naval italien. Tous les spécialistes de la question sont d'accord pour reconnaître qu'aujourd'hui les chantiers navals français sont désavantagés par rapport aux chantiers navals étrangers et qu'ils ne pourront bientôt plus lutter contre leur concurrence.

Comme je le disais tout à l'heure, l'opération 20 p. 100 a eu pour première conséquence d'obliger les armateurs étrangers qui passent commande à un chantier français de payer le bateau 20 p. 100 de plus qu'avant le mois d'août 1957.

D'autre part, à la suite de cette opération 20 p. 100, l'ensemble des mesures de rajustement opérées sur les prix français ont déjà entraîné une majoration des coûts de la construction. On estime qu'à l'heure présente cette majoration peut s'établir aux environs de 15 p. 100. Comme la commande d'un navire intervient longtemps avant sa livraison, on se rend compte du décalage qui intervient quant au prix entre le moment où le navire est commandé et celui où il est livré à l'armateur.

Dans les modalités de commande d'un navire, il existe toujours deux éléments: une part fixe de 10 p. 100 et une part mobile de 90 p. 100. Toute hausse importante dans le coût de la construction entraîne par là même une différence considérable par rapport au prix proposé par l'armateur lors de la commande.

Nous savons que M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande — nous l'en remercions — se propose de corriger les conséquences désastreuses de cette mesure. Il nous a indiqué, à l'occasion d'une récente réunion, qu'il avait l'intention de proposer que la part fixe soit portée de 10 à 40 p. 100, ce qui constituerait un progrès considérable par rapport à la situation actuelle.

S'il en était ainsi, il resterait encore une part mobile de 60 pour 100. Quand on songe que les armateurs qui s'adressent à des chantiers étrangers obtiennent quelquefois 100 pour 100, en tout cas beaucoup plus de 40 p. 100, on comprend un peu mieux la raison de cette sorte de désertion que l'on constate dans nos chantiers navals.

Il faut donc — nous sommes tous d'accord sur ce point et nous savons que nous pouvons compter à cet effet sur M. le ministre de la marine marchande — porter remède de façon immédiate et énergique à la situation actuelle, sous peine de voir réduits à néant tous les efforts consentis par les contribuables français depuis 1951.

Nous aurons à faire face à une situation préoccupante que la loi de finances d'aujourd'hui ne peut régler. Il faut que le Gouvernement, comme en 1951, en 1955, en 1956 et en 1957, prenne des mesures appropriées. Une contribution plus importante de l'Etat doit intervenir. Il sera nécessaire d'envisager des subventions.

Une partie de l'opinion se montre réticente lorsqu'on parle de subventions. Dans le domaine de la marine marchande, nous nous trouvons — je crois que nous sommes unanimes sur ce point — devant un impératif catégorique. Ce n'est point par hasard ou par fantaisie que les pays les plus hostiles à l'intervention de l'Etat donnent l'exemple. En Italie, la loi Tambroni est beaucoup plus généreuse envers les chantiers navals que la législation française. D'autres pays comme le Japon, l'Allemagne et la Pologne, par l'effet combiné de subventions et de dumping, constituent pour nos chantiers navals des concurrents redoutables et il ne fait pas de doute que cette concurrence ira en s'intensifiant lorsque le marché commun sera intégralement instauré.

En conclusion, la commission des finances demande au Conseil de la République de voter les crédits relatifs aux dépenses en capital du budget de la marine marchande, car ils permettront, dans l'immédiat, de ne pas interrompre l'effort important accompli ces dernières années avec l'aide de l'Etat.

En outre, elle attend du Gouvernement qu'il prenne des mesures complémentaires destinées à maintenir la haute productivité de la construction navale française, pour lui permettre d'entrer, sans connaître de crise, dans le marché commun.

Elle demande enfin au Gouvernement — nous savons que nous pouvons compter sur vous, monsieur le ministre de la marine marchande — de provoquer dans les meilleurs délais un débat au cours duquel les modalités de financement du superpaquebot *France* seraient précisées et arrêtées de façon définitive. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de la marine.

M. Lachèvre, *président et rapporteur pour avis de la commission de la marine et des pêches.* Mes chers collègues, votre commission de la marine marchande se bornera à émettre un avis sur le rapport de notre collègue Mlle Rapuzzi, qu'elle désire qualifier d'excellent. Mlle Rapuzzi a tout dit et je ne vois pas la nécessité d'y ajouter grand chose.

Je me bornerai donc à poser trois questions à M. le ministre, en attendant le débat qui aura lieu ici pour développer un peu plus longuement les problèmes que Mlle Rapuzzi a traités tout à l'heure et qui nous préoccupent particulièrement.

Premièrement, nous sommes inquiets au sujet d'une décision récente qui priverait de 580.000 heures de travail un important centre de constructions navales de Saint-Nazaire, à la suite de modifications apportées dans la conception d'un porte-avions actuellement en construction et dont l'achèvement serait confié à un arsenal militaire.

Deuxièmement, en ce qui concerne le financement du paquebot *France*, l'armateur a déjà avancé plus de 6 milliards de francs alors que l'Etat n'a encore rien versé. Nous avons des raisons d'être inquiets, surtout après l'opération 20 p. 100.

Troisièmement, à l'occasion d'une discussion qui remonte au mois de juillet 1957, sur la loi d'aide à la construction navale,

M. Schiaffino et tous nos collègues représentant l'Algérie avaient demandé que le bénéfice de cette loi d'aide soit étendu aux départements français d'Algérie. Pour éviter une navette, nous avions renoncé au dépôt d'un amendement à la suite d'une promesse formelle faite par M. Faggianelli, ministre de l'époque. Monsieur le ministre, je serais très heureux d'obtenir de votre part confirmation des déclarations de M. Faggianelli.

J'en ai terminé, mes chers collègues. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande.

M. Maurice Simonnet, *secrétaire d'Etat à la marine marchande.* Monsieur le président, messieurs, je voudrais d'abord remercier la commission et particulièrement Mlle Rapuzzi pour l'excellent rapport que nous venons d'entendre et qui envisage la plupart des questions qui se posent actuellement pour le budget d'équipement de mon département ministériel.

Comme elle, je crois que ce budget est à peine suffisant, mais il y a des considérations de politique générale, de politique financière notamment, lesquelles nous imposent une austérité qui, je crois, nous permettra de maintenir une aide suffisante à la construction navale.

La loi d'aide a été la principale préoccupation de votre commission des finances et de son rapporteur, comme elle est aujourd'hui ma principale préoccupation. Il y a une crise de la construction navale et de l'armement et je crois que votre assemblée a bien fait de l'aborder avec courage. Il vaut mieux voir les difficultés en face plutôt que de se bercer d'un optimisme trompeur.

Nous avons essayé de remédier dans la mesure des moyens dont nous disposons à cette crise de la construction navale. La garantie de prix donnée par la France — Mme le rapporteur l'a souligné tout à l'heure — a été portée de 10 à 40 p. 100. C'est un premier effort, bien que je reconnaisse qu'à côté de ce que font d'autres pays étrangers il est insuffisant. J'essaierai d'obtenir de la commission compétente une garantie plus importante, au moins dans certains secteurs où la concurrence internationale est particulièrement vive.

Je dois dire aussi que, pour l'application de la loi d'aide, j'ai demandé la réunion de la commission des barèmes qui ne s'était pas réunie depuis de longs mois. Dans un premier temps, cette commission avait augmenté le coefficient réducteur de conjoncture de 1 à 1,15. Après une étude rapide, nous avons vu que cette augmentation était insuffisante et que nous risquions de ne plus avoir de commandes étrangères et même de voir résilier certaines commandes françaises. Je suis heureux d'annoncer à votre assemblée que le coefficient réducteur de conjoncture a été porté pour les pétroliers de 1 à 1,20 et pour les autres navires de charge de 1 à 1,40. J'espère que ces mesures et une plus exacte application de la loi-cadre permettront de combler réellement l'écart entre le prix international et le prix français. Par là même, nous ramènerons des commandes de nos clients français et de nos clients étrangers à nos chantiers. Ainsi la construction navale restera en 1958, comme elle l'a été en 1956, la première industrie exportatrice française.

L'un des problèmes les plus délicats touche au financement du paquebot *France*. Vous savez que nous avons réuni, sous l'égide de M. le ministre des finances, une commission de financement dont les travaux sont en cours. J'ai bon espoir que l'Etat fournira rapidement sa contribution au financement de ce paquebot. Cependant aucune difficulté de financement n'a retardé en quoi que ce soit la construction du paquebot *France*.

Enfin, Mme le rapporteur a abordé la question préoccupante du marché commun. Il est certain que si nous ne faisions rien, nous risquerions de ne pas entrer dans le marché commun dans les meilleures conditions. Aussi ai-je créé une commission spéciale qui comprend trois groupes de travail. L'un d'eux est consacré à la construction navale et votre Assemblée y est très heureusement représentée par M. le président de la commission de la marine marchande, que je remercie de l'aide qu'il nous apporte.

C'est pour moi le moment de répondre aux trois questions qu'il m'a posées. J'ai conféré hier encore avec mon collègue du Gouvernement qui est en même temps votre collègue sénateur, M. Poher, secrétaire d'Etat à la marine nationale. Je lui ai fait part de nos inquiétudes concernant le porte-avion *Foch* qui serait retiré plus tôt que prévu par le contrat des chantiers de Saint-Nazaire pour être transféré à l'arsenal de Brest pour finition. Mon collègue m'a promis d'étudier attentivement la question. J'espère que nous arriverons à une solution satisfaisante pour notre premier centre de la construction navale française qu'est Saint-Nazaire.

Pour ce qui concerne l'extension de la loi d'aide aux départements d'Algérie, il faut distinguer deux points. En ce qui concerne la construction proprement dite, aucun problème ne se pose puisqu'il n'existe pas de chantiers importants de constructions navales dans les départements d'Algérie. Reste la question des réparations navales. Vous savez que la loi d'aide finançait en partie les réparations navales jusqu'au décret du 10 août. Or, depuis cette date, même pour les départements métropolitains, la loi d'aide ne sert plus au financement. Par conséquent, même si nous étendions la loi d'aide aux départements algériens, ils n'en profiteraient pas plus que les départements métropolitains.

M. Lachèvre, *rapporteur pour avis.* Cela leur ferait tout de même plaisir. Puisque cette mesure ne vous coûtera rien, prenez-là!

M. le secrétaire d'Etat. Je veux bien examiner à nouveau la question, mais elle est du ressort du législatif. Il faudra donc soumettre un texte au Parlement, car, comme son nom l'indique, la loi d'aide ne peut être étendue ou modifiée que par une autre loi.

Tels sont les quelques renseignements que je désirais fournir au Sénat. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix, pour le titre V, l'autorisation de programme au chiffre de 1.065 millions de francs et le crédit de payement au chiffre de 466.950.000 francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI-A, l'autorisation de programme au chiffre de 16.135 millions de francs et le crédit de payement au chiffre de 15.820 millions de francs.

(*L'autorisation de programme et le crédit de payement, avec ces chiffres, sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VII, le crédit de payement au chiffre de 1.548 millions de francs.

(*Le crédit de payement, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. L'examen de l'état A étant terminé, j'appelle maintenant l'article 14, avec les chiffres résultant des votes intervenus sur les lignes de cet état:

« Art. 14. — I. — Compte tenu des autorisations de programme applicables aux services votés, dont le montant s'élève à 187.013.400.000 francs, il est ouvert aux ministres, au titre du budget général, pour les dépenses en capital des services civils en 1958, des autorisations de programme s'élevant à la somme de 525.589.400.000 francs.

Ces autorisations de programme s'appliquent:

— à concurrence de 125.262.500.000 francs, au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat »;

— à concurrence de 284.397.900.000 francs, au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat. — A. — Subventions et participations »;

— à concurrence de 115.929.000.000 francs, au titre VI: « Investissement exécutés avec le concours de l'Etat. — B. — Prêts et avances »,

conformément à la répartition par ministère qui en est donnée à l'état A annexé à la présente loi.

II. — Dans la limite du plafond prévu à l'article 8 de la loi n° 57-1344 du 30 décembre 1957, au titre des dépenses en capital des services civils, il est ouvert aux ministres, pour 1958, des crédits de payement s'appliquant:

— à concurrence de 106.418.450.000 francs, au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat. — A. — Subventions et participations ».

La parole est à M. Primet.

M. Primet. Mesdames, messieurs, à l'occasion de l'examen de l'article 14 du budget des investissements pour 1958, article qui constitue la clef de voûte de l'ensemble, je voudrais formuler au nom du groupe communiste quelques observations de caractère général.

Ces observations, ces réflexions, nous les présentons en conclusion du débat et aussi sous forme d'explication de vote. Que dire de ce débat ? A-t-il été utile ? Certainement! Il a permis aux sénateurs de faire le bilan négatif, sur le plan des investissements, de la politique du Gouvernement, aux sénateurs de la majorité de condamner les effets désastreux de la politique qu'ils soutiennent, aux ministres dépensiers de se plaindre de la parcimonie du ministre des finances, au ministre des finances de celer derrière un optimisme de commande les durs lendemains que réserve au pays l'abandon des investissements productifs vitaux pour faire face à sa politique de guerre en Algérie.

Ce débat a-t-il été efficace ? Non, car il a démontré que, plus que jamais, le Parlement n'a plus qu'à entériner les projets du Gouvernement en se contentant de quelques apaisements purement verbaux de l'exécutif.

Personne ne peut plus croire à la comédie que constitue le prétendu examen du budget par les deux Assemblées. Il a fallu beaucoup de talent à M. le ministre des finances — et il n'en manque pas — pour présenter sous un jour favorable

un budget d'investissement qui va engager notre pays dans un ralentissement considérable de son expansion économique et qui risque de nous amener très vite à la récession.

Même si on prête foi aux déclarations du ministre des finances indiquant qu'en 1958 la progression de la production sera en France supérieure à celle des autres pays européens — et nous demandons à le vérifier — il est bien clair pour chacun que cette progression ne peut être qu'un résultat obtenu sur la lancée d'investissements antérieurs. Mais ce qui doit nous intéresser, ce sont les conséquences du texte en discussion. L'ajournement, l'abandon d'investissements productifs importants produiront leurs effets en 1959 et 1960, et ce n'est qu'une bien piètre excuse que de dire qu'il ne suffit pas d'inscrire les crédits, mais qu'il faut avoir avant tout les moyens matériels et humains pour réaliser.

Faites une autre politique, proposez des crédits, et les travailleurs de France, techniciens et ingénieurs, vous prouveront qu'ils joignent à leur valeur suffisamment d'enthousiasme pour engager le pays dans la voie de la prospérité économique. Mais comment voulez-vous qu'une politique de modernisation puisse se réaliser si elle ne bénéficie pas de la confiance et de l'enthousiasme de ceux qui doivent l'exécuter, c'est-à-dire les travailleurs ?

Le premier choix qui a été le vôtre était entre l'improductif et le productif. Vous avez choisi d'abord, et vous étiez obligé de le choisir, l'improductif. Quel était votre deuxième choix dans le peu d'investissement productif qui restait ? Vous aviez déterminé ce qui serait ajourné ou abandonné. Le débat, et plus particulièrement les interventions de quelques collègues des régions sous-développées, prouve que le choix du Gouvernement n'a pas été très judicieux. Quand on pratique un abattement des autorisations de programme qui, compte tenu de la hausse des prix, est de l'ordre de 20 à 25 p. 100, il est bien certain qu'il est difficile de choisir, d'autant plus que les crédits de 1957 étaient déjà bien inférieurs aux besoins, d'autant plus que les besoins en 1958 sont supérieurs à ceux de 1957.

Les besoins du fonds de développement économique et social, évalués par les ministères eux-mêmes à 325 milliards, ne sont crédités que de 233 milliards. L'évaluation des besoins, en ce qui concerne les dépenses civiles en capital, se situait autour de 600 milliards. Il n'a été prévu que 517 milliards.

Comme je l'ai indiqué plus haut, le choix des investissements n'a pas été très judicieux puisque ces économies, ces réductions, touchent des secteurs-clé qui conditionnent l'avenir économique, culturel et social du pays. Quels sont ces secteurs ? La mise en œuvre des ressources énergétiques, la construction de logements, l'enseignement et la recherche, l'agriculture et l'équipement rural, les transports et les communications, l'équipement sanitaire.

Dans le domaine de l'énergie, le fait marquant est qu'en 1957 nous avons été très largement tributaires de l'étranger pour le charbon et les produits pétroliers. Nous déboursons 300 milliards de francs dans ce secteur. Un des soucis du troisième plan de modernisation était de réduire ce déficit, mais il n'est pas possible de le réduire sérieusement, même avec la légère augmentation des dépenses d'investissements dans le domaine de l'énergie.

Malgré l'augmentation des besoins, le Gouvernement n'a pas hésité à différer, à reporter, voire à abandonner toute une série de grands travaux: charbonnages, 3 milliards d'autorisations de dépenses nouvelles en moins; abandon de l'usine de fabrication d'anthracite des houillères du Nord; abandon de l'usine de synthèse d'eau lourde; abandon de celle du chlore; abandon de programmes nouveaux en matière de centrales thermiques, comme la centrale de Lorraine; abandon du programme de 1958 en matière d'énergie hydroélectrique; abandon du barrage de force de maréemotrice de la Rance.

A ce sujet, je voudrais dire que les quelques espoirs qu'a voulu nous laisser M. Ribeyre ne nous satisfont pas. Nous venons d'apprendre que la délégation de la République populaire chinoise qui vient de séjourner en France s'est fort intéresser à ce projet et qu'il y a de grandes chances pour qu'une telle installation fonctionne efficacement en Chine avant peu, pendant que les habitants de Saint-Servan et de Saint-Malo, ou les visiteurs de Neyrpic, se contenteront de voir fonctionner la maquette.

Enfin, il y a 15 milliards de moins de travaux dans la distribution d'électricité par rapport au montant des demandes; pas d'électrification en profondeur et en force; ajournement de la centrale nucléaire n° 3 figurant au programme de 1958; diminution dans la métropole des dépenses d'investissement dans la recherche et l'exploitation pétrolière; insuffisance des crédits destinés à l'exploitation, à la transformation, au transport du gaz de Lacq.

Les autorisations en matière de reconstruction et de logement passent de 292 milliards en 1957 à 175 milliards en 1958. La perspective de construction de logements se situe autour de 200.000 à 220.000 unités alors que la loi-cadre prévoyait 300.000 par an et que la cadence utile devrait être de 390.000 à 400.000 par an. Là où le Gouvernement se plaît à dire qu'il a fait un effort considérable, pour l'éducation nationale et la recherche scientifique, les investissements prévus, comme l'ont démontré beaucoup de nos collègues, ne constituent qu'un programme de détresse.

J'ai dit dans une précédente intervention ce que pense le groupe communiste de l'insuffisance des crédits destinés à l'agriculture, à l'équipement agricole.

Je rappelle en passant que pour les transports, les autorisations de programme tombent de 160 milliards en 1957 à 98 milliards en 1958. Le fonds d'investissement routier entre en agonie et on attend sa mort prochaine. Enfin comment ne pas souligner que le montant des crédits pour l'équipement sanitaire et social du pays, en passant de 10.400 millions à 5 milliards, baisse de plus de 50 p. 100.

En conclusion, nous sommes amenés à établir la comparaison qui s'impose entre les crédits militaires, qui augmentent sans cesse, qui connaissent toujours des dépassements, et les crédits destinés aux investissements économiques et sociaux qui, eux, diminuent, sont systématiquement grignotés alors que la fiscalité devient de plus en plus lourde. La preuve est faite qu'il n'est pas possible de poursuivre la guerre en Algérie et de faire en même temps une politique de progrès économique et social. Nous voterons contre cette partie de la loi de finances car nous refusons de nous associer à une politique contraire aux intérêts de la France qui travaille. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 14 et de l'état A annexé avec les sommes résultant des votes intervenus sur les lignes de l'état A.

(*L'ensemble de l'article 14 et de l'état A annexé est adopté.*)

Dispositions diverses.

M. le président. Il nous reste à examiner les articles 17, paragraphe II, 18, 19 et 19 *bis*.

Je donne une nouvelle lecture de l'article 17:

« Art. 17. — I. — Le ministre des finances est autorisé à effectuer en 1958, par le débit du compte spécial « Versement du Trésor au fonds de développement économique et social » et dans la limite d'un montant de 155 milliards de francs, des versements destinés à permettre l'octroi de prêts au titre de la législation sur les habitations à loyer modéré.

« II. — Le ministre des finances est autorisé à effectuer en 1958, par le débit du compte spécial « Versement du Trésor au fonds de développement économique et social » et dans la limite d'un montant de 233 milliards de francs, des versements destinés à permettre l'octroi de prêts pour la réalisation du plan de modernisation et d'équipement ainsi que des programmes de productivité, de conversion et de décentralisation.

Le paragraphe I de cet article a été précédemment adopté.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le paragraphe II de l'article 17.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 17.

(*L'article 17 est adopté.*)

M. le président. « Art. 18. — Les avantages financiers prévus par l'article 47 de la loi n° 53-1336 du 31 décembre 1953 et les décrets n° 55-874 et n° 55-875 du 30 juin 1955 pourront être accordés aux entreprises qui effectuent en zone franc des investissements susceptibles d'améliorer l'équilibre de la balance des comptes par une utilisation accrue ou meilleure des matières premières nationales ainsi que par le développement des produits de synthèse. »

M. Armengaud, par amendement n° 11, propose de rédiger comme suit cet article:

« En vue:

— de réserver les disponibilités financières de tous ordres (crédits bancaires, avances de l'Etat, marché financier, marge d'autofinancement, etc.) aux investissements neufs susceptibles de réduire le déficit de la balance des comptes par une utilisation accrue ou meilleure des matières premières nationales et par le développement des produits de synthèse ou de substitution;

— de pallier les menaces de récession économique découlant d'une réduction des investissements productifs,

Le Gouvernement:

1° Etablira un inventaire des productions correspondant à cet objectif et déterminera, pour une période s'étendant jusqu'au 31 décembre 1959, le volume des investissements à prévoir pour assurer lesdites productions ainsi que leur ordre de réalisation et celui de mise à leur disposition de crédits publics et privés;

2° Pourra jusqu'au 31 décembre 1959 accorder aux entreprises qui effectuent en zone franc lesdits investissements les

avantages financiers prévus par l'article 47 de la loi n° 53-1316 du 31 décembre 1953 et les décrets n° 55-874 et n° 55-875 du 30 juin 1955;

3° Etablira par décret la liste des travaux d'aménagement et d'équipement qui seront, jusqu'au 31 décembre 1959, ou bien considérés comme des dépenses non déductibles au titre de l'assiette de l'impôt sur les sociétés, ou de l'impôt sur le revenu des personnes physiques ou interdits. »

La parole est à M. Armengaud.

M. Armengaud. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mes observations seront assez brèves car l'heure est avancée et car le moment n'est pas venu d'engager devant notre assemblée, malheureusement clairsemée, un débat sur notre politique économique, celle du Gouvernement et celle que certains peuvent souhaiter pour l'avenir.

Le Gouvernement s'est préoccupé, depuis son installation au pouvoir, du déficit de la balance des comptes et dans le fascicule budgétaire qu'il a été déposé le 10 décembre 1957, il a prévu deux catégories de mesures:

1° A l'article 18, des avantages financiers aux industries qui s'équiperaient pour remédier, par des productions de synthèse ou de substitution, au déficit de la balance des comptes, et 2°, dans un autre article, le refus des autorisations administratives nécessaires aux investissements considérés comme inutiles.

L'Assemblée nationale, au cours des débats qui se sont terminés il y a quelques jours, a accepté le texte concernant les avantages financiers à accorder à certains investissements prioritaires mais a rejeté le second, motif pris qu'il était peut-être trop rigoureux.

Je ferai une première observation à cet égard: est-on certain qu'il suffise de proposer des avantages financiers à telle ou telle entreprise pour qu'elle se lance dans des investissements nouveaux? Cela reste à démontrer quand les avantages ne sont considérables, et l'expérience prouve que les garanties d'intérêt prévues déjà depuis des années, et notamment depuis le 31 décembre 1953, n'ont pas toujours permis, même dans les territoires d'outre-mer, de faire de larges opérations de financement intéressant notre économie nationale.

Par conséquent, à un moment où les capitaux sont devenus rares, notamment depuis les négociations de Washington où le Gouvernement a été obligé de fixer le plafond des crédits disponibles, on peut se demander si les avantages assez modestes prévus par les dispositions de la loi du 31 décembre 1953 et les décrets subséquents du 30 juin 1955, seront suffisants pour inciter les entreprises à certains investissements essentiels.

Nous sommes à un moment où nous risquons, soit parce que les matières premières ne sont pas en quantité suffisante, soit parce que les disponibilités financières ne sont pas non plus suffisantes, ou se seront raréfiées, de nous trouver, je ne dis pas devant une récession économique, mais devant un certain ralentissement de l'activité industrielle, voire agricole.

Rien n'est plus grave, surtout à un moment où le pays peut avoir d'autres inquiétudes, à juste titre, quant aux répercussions d'une certaine récession, notamment sur le moral d'une partie de la population.

Dans ces conditions, en raison de l'abandon par l'Assemblée nationale de la deuxième partie du texte du Gouvernement, j'ai déposé à titre purement personnel, je m'empresse de le dire, et non pas comme rapporteur de la commission des finances, le texte que vous avez sous les yeux et que je m'excuse de vous lire — heureusement il est très court.

« En vue,

« 1° De réserver les disponibilités financières de tous ordres (crédits bancaires, avances de l'Etat, marché financier, marge d'autofinancement, etc.) aux investissements neufs susceptibles de réduire le déficit de la balance des comptes par une utilisation accrue ou meilleure des matières premières nationales et par le développement des produits de synthèse ou de substitution » — je reprends sous une forme différente le texte du Gouvernement — 2° de pallier les menaces de récession économique découlant d'une réduction des investissements productifs » — il vient d'y être fait allusion il y a quelques instants par M. Primet comme par M. Pellenc hier — « le Gouvernement:

« 1° Etablira un inventaire des productions correspondant à cet objectif » — c'est-à-dire celui de la diminution de la pression des importations de matières premières ou de produits finis que nous avons vocation à fabriquer du fait de nos propres ressources — « et déterminera, pour une période s'étendant jusqu'au 1er décembre 1959, le volume des investissements à prévoir pour assurer lesdites productions ainsi que leur ordre de réalisation et celui de mise à leur disposition de crédits publics et privés;

« 2° Pourra jusqu'au 31 décembre 1959 accorder aux entreprises qui effectuent en zone franc lesdits investissements, les avantages financiers prévus » dans le projet de loi gouvernemental;

« 3° Etablira par décret la liste des travaux d'aménagement et d'équipement qui seront, jusqu'au 31 décembre 1959, ou bien considérés comme des dépenses non déductibles au titre de l'assiette de l'impôt sur les sociétés, ou de l'impôt sur le revenu des personnes physiques ou interdits. »

Evidemment ce texte tel qu'il est présenté par moi-même — encore une fois, il est dû à mon initiative personnelle et non à la commission des finances ou à un groupe politique quelconque — est extrêmement sévère dans sa deuxième partie et je n'ai pas l'intention, comme je l'ai dit en commençant, d'entrer dans le détail des raisons pour lesquelles j'ai cru devoir prendre une position aussi nette. J'ai déjà fait ressortir à cette tribune, lors du vote de la loi relative au deuxième plan, qu'à notre époque il était nécessaire, surtout au moment de s'engager dans une nouvelle communauté européenne, de tirer du sol national, sans aucun esprit d'autarcie, le maximum de ce qu'il pouvait donner par des investissements convenablement sélectionnés.

Par conséquent sur le premier point, le texte du Gouvernement donne certains apaisements, mais il ne détermine pas *a priori* quelle est la masse des investissements nécessaires pour satisfaire cet objectif prioritaire et je ne pense pas que de grandes discussions s'instaurent.

C'est sur la deuxième partie de l'amendement qu'on peut évidemment éprouver quelques difficultés. En effet, comme je l'ai dit, c'est la position *a contrario*. Si nous nous trouvons dans une période de réduction de crédit, à tort ou à raison — et c'est le cas actuellement — il est évident que tout ce qui n'est pas consacré à des investissements fondamentalement productifs est mal utilisé.

Aujourd'hui, le Gouvernement est obligé d'orienter le maximum de crédits disponibles vers ce qui doit nous permettre, à l'intérieur du Marché commun, de mettre en œuvre ces ressources nationales dont nous avons besoin et rien ne serait plus fâcheux, notamment en ce qui concerne ces produits de synthèse ou certaines industries mécaniques qui sont relativement en retard, de laisser le Marché commun s'ouvrir sans que nous ayons fait les efforts d'investissements indispensables car, si nous ne les faisions, nos concurrents, eux, les feraient. Or, dans le domaine de la carbochimie, l'Allemagne et, dans le domaine de la pétrochimie, l'Italie ont, du fait de leurs ressources naturelles, des possibiltés considerables.

Rien ne serait plus fâcheux à cet égard qu'à l'intérieur du Marché commun nous arbitrions des achats en marks au détriment d'achats en dollars, car nous n'aurions en rien changé notre situation, le mark étant une monnaie forte comme le dollar.

La situation financière dans laquelle nous nous trouvons m'a incité à déposer cet amendement qui tend à interdire un certain nombre d'opérations pendant que seront réalisées celles qui sont nécessaires à l'équipement national, dans le cadre indiqué, d'ailleurs, par le Gouvernement.

On m'a présenté à cet égard, je le sais, deux objections, et je me les suis faites à moi-même, c'est bien évident!

La première, c'est que la France a eu jusqu'à présent une politique infiniment plus libérale que celle dont il est demandé l'application dans le présent amendement, mais il faut se rappeler que, dans l'histoire, d'autres pays ayant également une politique libérale ont, dans les moments de grande difficulté, pris des positions assez rigides.

Je rappellerai à l'Assemblée ce que fit le président Roosevelt lorsqu'il prit le pouvoir après les incidents d'octobre 1929. Après deux ans de crise, il fallut bien un jour que le Gouvernement américain se décidât à renverser la tendance, et c'est ainsi que naquit le New Deal.

Le National Recovery Act, en particulier, stipula toute une série de mesures beaucoup plus rigides que celles que je préconise, et qui ont permis, par le biais financier, dans le cadre d'une planification de l'économie américaine, de redresser cette dernière dans un délai relativement court puisque, deux ans plus tard, la situation s'était largement retournée.

Maintenant encore, au moment de la récession américaine que vous connaissez, importante au point qu'il y a 5 millions de chômeurs, les documents publiés par les économistes américains font état d'une certaine planification de l'économie permettant d'utiliser au mieux les ressources de la nation en vue de la remise en route de l'économie, grâce notamment à des mécanismes fiscaux différenciés.

Prenons le cas d'un autre pays voisin dont on nous vante souvent le libéralisme, l'Allemagne. M. Ehrard, dans une conférence récente, a expliqué que l'un des miracles allemands n'était ni le libéralisme, ni le dirigisme, mais un miracle de coordination, ce qui signifie que le Gouvernement allemand a, par toute une série de mécanismes, soit financiers, soit bancaires, soit fiscaux, orienté de façon extrêmement ferme l'économie allemande de façon à développer certaines productions fondamentales plutôt que d'autres.

En Grande-Bretagne, depuis maintenant un an et demi, le Gouvernement a pris des mesures très sévères portant sur les restrictions d'importations déterminées, le développement de certaines productions nationales, l'encouragement à l'importation de techniques étrangères permettant d'éviter l'importation de produits finis.

Des pays voisins du nôtre, ayant connu des difficultés comparables, ont donc pris des mesures aussi sévères que celles que je viens d'indiquer.

Par conséquent, au moment où nous avons le devoir d'entrer à égalité de chances dans le Marché commun, dans la mesure où nous nous allégerons de charges improductives sur lesquelles je ne veux pas revenir, nous devrons faire cet effort.

En apportant au Gouvernement un concours décisif, il ne s'agit pas seulement de lui permettre d'encourager par des mesures financières acceptables, raisonnables, certains investissements, mais d'aller plus loin et d'interdire un certain nombre de choses qui ne sont pas indispensables à l'ensemble de l'économie, qui sont disons somptuaires, qui peuvent avoir un intérêt ultérieur et non un intérêt immédiat.

On m'a fait une deuxième observation, d'après laquelle la rédaction que j'ai sous les yeux et que j'ai rappelée peut gêner en fait ceux qui sont responsables des collectivités départementales ou locales. Je ne le pense pas, car la rédaction telle qu'elle est prévue donne au Gouvernement la possibilité d'arbitrer, de faire des choix. Je fais confiance *a priori* à ceux qui sont responsables des collectivités locales pour fournir au Gouvernement des indications suffisantes qui permettront d'éviter des erreurs ou des excès. Quels sont les membres du Gouvernement qui ne sont pas eux aussi responsables de certaines collectivités locales ? A cet égard, par conséquent, les inquiétudes qui ont été exprimées ne me paraissent pas fondées.

J'en viens au dernier aspect de la question. Nous sommes à une époque de l'histoire où ce serait une erreur de penser que l'économie doit toujours être axée dans le sens du seul profit. Si certains investissements n'ont pas été faits par les entrepreneurs eux-mêmes, c'est parce qu'ils pensaient que, pour des raisons de marchés, raisons dépendant ou non de leur volonté, ils ne pouvaient pas obtenir les profits qu'ils désiraient. De ce fait même ils ont orienté leurs investissements vers des activités qu'ils croyaient plus rentables que d'autres. Personne ne peut les critiquer.

Mais, encore une fois, la France doit entrer à bref délai dans le Marché commun, après avoir supporté pendant dix ans des charges immenses. Dès lors, l'entrepreneur devra admettre que la puissance publique est fondée à l'orienter vers une activité qui sera plus rémunératrice dans quelques années plutôt que de le laisser engagé dans des activités qui certes, jusqu'à présent, étaient rémunératrices, mais dont il faut bien convenir qu'elles l'étaient souvent uniquement parce que les mécanismes douaniers ou la protection accordée par l'Etat lui assuraient des dividendes sans contrepartie pour la puissance publique. Autrement dit, nous arrivons à un moment où il faut plutôt choisir l'économie du plein emploi et la préférer à celle du simple profit traditionnel.

C'est dans ce sens que l'amendement a été déposé. Je ne veux pas, en ce qui me concerne, engager une querelle de doctrine sur ce texte. Je l'ai dit, je pense que nous devons faire face à un moment difficile et c'est pourquoi je maintiendrai de toute façon cet amendement strictement personnel. Je ne demande même pas à mes collègues de le voter s'ils le trouvent trop dur, trop raide. Je voulais surtout attirer leur attention sur une situation non certes dramatique, mais sérieuse. Si nous ne faisons pas, ensemble, l'effort qui consiste à orienter notre production dans le sens fondamentalement essentiel, en produisant ce que les richesses données par la nature nous vouent à produire, nous risquerons de nous trouver d'ici quelques années dans un marché commun où nos concurrents, notamment les Allemands et les Italiens, dont je connais les projets industriels, viendront prendre notre place parce que nous n'aurons pas su exploiter nous-mêmes ce que nous avions chez nous.

Je demande au Gouvernement de faire le maximum. Même si personne, dans cette assemblée, ne veut reprendre le texte intial du Gouvernement, mon amendement n'aura eu pour objet que d'inviter l'Assemblée nationale, le Conseil de la République et le pays à prendre pleine conscience de la situation. Si le pays le comprend, nous aurons la possibilité d'un avenir meilleur et l'espoir nous sera rendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Armengaud, *suppléant M. le rapporteur général.* La commission des finances s'est prononcée pour le texte qui figure dans le rapport de M. Pellenc. Par conséquent, ayant approuvé le texte venant de l'Assemblée nationale, elle ne peut évidemment que repousser le mien. (*Sourires.*)

M. Coudé du Foresto. C'est cornélien.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances.

M. Pierre Pflimlin, *ministre des finances, des affaires économiques et du plan.* Mesdames, messieurs, je veux remercier M. Armengaud d'avoir posé un problème de caractère fondamental. Je suis entièrement d'accord avec lui lorsqu'il constate que nous devons faire un très grand effort pour réaliser un objectif essentiel tel que le rétablissement de l'équilibre de notre balance des comptes. J'ai eu l'occasion, en novembre et en décembre, de dire devant cette Assemblée combien nous étions préoccupés par l'épuisement de nos ressources en devises. Si, entre temps, des crédits extérieurs nous ont été consentis, nous savons bien que ces crédits risquent de s'épuiser à leur tour. Non pas dans les prochaines semaines ou dans quelques mois comme l'on dit à tort certains articles de presse récents, mais à coup sûr dans le courant de l'année prochaine nous risquerons de nous trouver de nouveau devant une situation comparable à celle des dernières semaines de l'an dernier si nous n'aboutissons pas au rétablissement dont les jours qui passent nous montrent l'extrême difficulté.

Nous avons pris un certain nombre de mesures pour stimuler l'exportation. Elles sont, je crois, efficaces. Au cours des dernières semaines, nous avons pu conclure des accords avec un certain nombre de branches professionnelles de l'industrie françaises, qui se sont engagées à réaliser des objectifs précis d'exportation. D'autres accords sont en cours de négociation et il est certes trop tôt pour dresser un tableau dès maintenant pour un ensemble d'initiatives qui ne peuvent pas évidemment se traduire par des résultats immédiats.

Nous ne devons pas méconnaître que la conjoncture mondiale ne facilite pas nos efforts car, sous l'effet de la récession qui se manifeste aux Etats-Unis d'Amérique et dans d'autres pays, la capacité d'absorption des marchés étrangers se trouve souvent réduite. A cet égard le recul de nos exportations de produits sidérurgiques est particulièrement significatif.

A très juste titre M. Armengaud, une fois de plus, insiste sur une idée qui lui est chère, à savoir la nécessité d'exploiter davantage nos ressources nationales, ce qui est un moyen tout aussi efficace de coopérer au rétablissement de l'équilibre de la balance des comptes s'il permet de réduire ainsi le volume des importations nécessaires.

L'article 18, tel qu'il a été proposé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale, contient une disposition qui est d'origine sénatoriale. Vous vous souvenez sans doute que ce texte avait été introduit par voie d'amendement dans un projet de loi que nous avions déposé au mois de novembre dernier. Le Gouvernement avait, à l'époque, pris l'engagement d'insérer cette disposition dans la deuxième partie de la loi de finances et il a tenu sa promesse. C'est pourquoi vous avez pu trouver dans le projet de loi qui vous est aujourd'hui soumis ce même texte, qui est devenu le texte de l'article 18 en discussion. Ce texte, déjà fort heureusement voté par l'Assemblée nationale, se retrouve dans l'amendement de M. Armengaud où il devient le paragraphe 2°.

L'amendement contient deux autres dispositions. Une première prévoit l'établissement d'une sorte d'inventaire financier et je ne verrai aucun inconvénient à ce que cette disposition fût votée. Elle correspond d'ailleurs à une sorte d'explicitation de la mission qui a été dévolue au plan. Une seconde disposition reprend sous une forme nouvelle une idée que nous avions traduite dans le paragraphe II du texte initial. Il s'agirait, après une disposition de caractère positif tendant à favoriser et à encourager les investissements utiles, de prendre complémentairement une disposition de caractère restrictif tendant à décourager, voire même à empêcher des investissements inutiles et pouvant correspondre parfois à un véritable gaspillage. C'est une idée qui a sa valeur.

Nous l'avions formulée de la manière suivante : Nous avions prévu que lorsqu'il s'agit de travaux d'équipement pour lesquels d'ores et déjà existe une procédure d'ordre administratif, par exemple un permis de construire ou toute autre forme d'autorisation, l'administration compétente pourrait refuser cette autorisation pour raison d'inutilité économique, étant entendu d'ailleurs que cette faculté n'appartiendrait à cette adminisration que pour certaines catégories d'investissements strictement limités.

La commission des finances de l'Assemblée nationale, pour prémunir l'économie contre le risque de voir le Gouvernement faire un usage trop large de cette faculté, avait inséré dans le texte une énumération limitative, qui comprenait notamment les stations d'essence et un certain nombre de bâtiments d'utilité économique évidemment assez faible, tels que les salles de spectacles et de réjouissances. Je dois dire que même ce texte assez précis n'avait eu qu'un succès très limité devant l'Assemblée nationale, puisqu'il a été repoussé à une très forte majorité et que dans la minorité figuraient les seules voix du Gouvernement. J'avoue même au Conseil de la République

que c'est la plus grande défaite parlementaire que j'ai subie jusqu'à présent.

M. Armengaud n'est pas pour autant découragé et il nous propose un texte qui — il l'a dit lui-même — est rigoureux. Il est même nettement plus rigoureux que le texte initial du Gouvernement et surtout que le texte de la commission des finances de l'Assemblée nationale, qui prévoyait simplement une faculté de refus d'autorisation dans certains cas déterminés, tandis que le paragraphe 3° de l'amendement de M. Armengaud prévoit, pour une série de travaux établie par décret, la possibilité de déduction — il s'agit sans doute d'amortissements...

M. Armengaud. Pas du tout, il s'agit de la déduction au titre de l'assiette de l'impôt sur les sociétés.

M. le ministre. Quoi qu'il en soit, une sorte de pénalisation fiscale interviendrait pour les travaux figurant sur une liste établie par décret.

Je dois dire à M. Armengaud que, malgré l'accueil peu encourageant que la suggestion gouvernementale avait reçu à l'Assemblée nationale, il y avait là, à mon avis, une idée juste. Pourtant, il vaudra mieux, par une transaction, revenir au texte du Gouvernement, qui a au moins le mérite d'une plus grande souplesse puisqu'il conserve un caractère facultatif. Je serais moi-même effrayé de voir la disposition proposée par M. Armengaud adoptée.

Ce que je me permets précisément de lui reprocher, c'est de ne pas donner à l'administration et au Gouvernement une faculté de choix; il donne simplement la faculté d'établir des listes, mais ensuite tous les travaux entrant dans les catégories définies se trouveraient automatiquement pénalisés du point de vue fiscal, ce qui me paraît excessif.

Cela dit, je ne puis que m'en remettre à l'appréciation de votre assemblée.

M. Coudé du Foresto. Vous n'avez pas le droit de vote ici, ce qui aggrave votre cas. Vous n'aurez même pas les voix du Gouvernement!

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je suis saisi, sur l'amendement en discussion, d'une demande de scrutin émanant du groupe des républicains indépendants.

D'autre part, je suis saisi d'un sous-amendement présenté par M. Courrière et les membres du groupe socialiste, tendant à supprimer le dernier paragraphe de l'amendement de M. Armengaud.

Je vais donc faire voter sur ce dernier texte par division.

Je mets aux voix l'amendement de M. Armengaud jusqu'au paragraphe 2° inclus.

M. Courrière. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

M. le président. La parole est à M. Courrière.

M. Courrière. Je voterai la première partie de l'amendement de M. Armengaud, puisqu'aussi bien je partage ses préoccupations qui sont d'ailleurs celles du Gouvernement.

J'ai déposé un sous-amendement afin d'exclure du texte de M. Armengaud le paragraphe 3° qui me paraît draconien et qui menace très gravement les industriels et les collectivités locales. Il est incontestable, ainsi que l'a rappelé M. le ministre, qu'à partir du moment où une liste est établie, il n'y aurait plus aucune possibilité de jouer dans l'intérieur de cette liste et qu'on risquerait de pénaliser d'une manière trop sévère à la fois les industriels et les collectivités locales.

M. le président. Il n'y a pas d'autres explication de vote ?...

Je mets aux voix, par scrutin public, l'amendement de M. Armengaud jusqu'au paragraphe 2° inclus.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin (n° 73) :

Nombre des votants	287
Majorité absolue	144
Pour l'adoption	92
Contre	195

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

En conséquence, le sous-amendement de M. Courrière est sans objet.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 18, dans le texte présenté par la commission.

(L'article 18 est adopté.)

M. le président. « Art. 19. — Le bénéfice des dispositions de l'article 1473 *bis* du code général des impôts et de celles de l'article 1er du décret n° 55-879 du 30 juin 1955 portant allégements fiscaux en faveur de l'expansion économique régionale est étendu, sous les conditions prévues à chacun de ces articles, aux entreprises qui, pour procéder aux transferts et créations définis auxdits articles, ont, soit contracté des emprunts ou des prêts assortis d'une bonification d'intérêts ou de la garantie de l'Etat, soit obtenu une prime spéciale d'équipement par application des dispositions du décret n° 55-878 du 30 juin 1955, soit reçu l'agrément du conseil de direction du fonds de développement économique et social. »

M. Coudé du Foresto propose, par amendement n° 2, de remplacer les mots: « transferts et créations », par les mots: « transferts, créations et extensions ».

La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. Quand on a voulu appliquer aux zones critiques les dispositions particulières qui donnent un certain nombre d'avantages aux sociétés qui viennent s'y installer, on s'est heurté à deux difficultés qui n'avaient pas été prévues dans le texte.

La première, c'est que les sociétés qui renonçaient à demander un emprunt se voyaient privées du bénéfice de l'exonération de la patente, ce qui était original puisqu'il suffisait qu'elles demandent 1.000 francs d'emprunt pour obtenir cette exonération. Ce problème a été traité dans l'article 19 qui nous a été soumis.

Une deuxième difficulté s'est révélée: si, dans l'enceinte d'une commune qui est classée en zone critique s'installe une société qui vient de l'extérieur, elle bénéficie de l'exonération de la patente. Si c'est une société déjà établie dans la commune qui crée une usine de toutes pièces dans cette commune, elle n'est pas exonérée de la patente. Il suffit qu'elle déplace de dix mètres, quelquefois de la largeur de la rue l'usine qu'elle construit pour en être exonérée.

L'amendement que j'ai déposé, à la demande, je dois le dire, du ministère des finances — je ne crois pas trahir là un secret — consiste à prévoir ce cas pour résoudre ces difficultés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Armengaud, *suppléant M. le rapporteur général.* La commission n'a aucune objection à formuler contre l'amendement de M. Coudé du Foresto.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 19, ainsi modifié.

(L'article 19, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. « Art. 19 *bis*. — Dans les limites respectives de 10 milliards de francs et de 1 milliard de francs, le ministre des finances est autorisé à émettre, en 1958, des titres représentant les montants en capital des subventions payables en annuités attribuées pour les travaux d'équipement rural, en vertu de l'article premier de la la loi n° 47-1501 du 14 août 1947, modifié en dernier lieu par l'article 31 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956, et pour les travaux d'équipement des ports, en vertu de la loi n° 48-1540 du 1er octobre 1948, modifiée par l'article 79 de la loi n° 56-1327 du 29 décembre 1956.

« Il est également autorisé, dans la limite de 2 milliards de francs, à effectuer les payements par remise de valeurs négociables du Trésor, en application de l'article 49 de la loi n° 48-978 du 16 juin 1948 et de l'article 48 de la loi n° 50-586 du 27 mai 1950, en remboursement des prélèvements exercés sur les avoirs des spoliés. » — *(Adopté.)*

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

Conformément à l'article 72 du règlement, il y a lieu de procéder à un scrutin public.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin (n° 74) :

Nombre des votants	290
Majorité absolue	146
Pour l'adoption	277
Contre	13

Le Conseil de la République a adopté.

— 4 —

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 289 du code de la sécurité sociale fixant les conditions d'attribution de l'indemnité journalière.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 410, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

— 5 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de MM. Chochoy, Vanrullen, Durieux, Canivez, Bertrand, Naveau, Mistral, Barré et les membres du groupe socialiste et apparentés une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à étendre aux personnels militaires, victimes en métropole d'actes de terrorisme nord-africain, les dispositions de l'ordonnance du 2 novembre 1945 et de la loi du 6 août 1955.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 408, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression.) (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Jean Bertaud une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à assurer aux ingénieurs des travaux géographiques de l'Etat la parité d'indices avec les ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 412, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme. (*Assentiment.*)

— 6 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Hoeffel un rapport fait au nom de la commission de l'agriculture, sur la proposition de loi de MM. Cuif, Bataille, Beaujannot, Blondelle, Bonnet, Martial Brousse, Mme Marie-Hélène Cardot, MM. Courroy, Deguise, Bénigne Fournier, Robert Gravier, Marcel Lemaire, Mathey, François Pâtenotre, de Raincourt et Gabriel Tellier, tendant à rendre la communauté des chasseurs en forêt collectivement responsable des dégâts causés par les sangliers (n° 55, session de 1956-1957).

Le rapport sera imprimé sous le n° 405 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Bertaud un rapport fait au nom de la commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le transfert à l'Etat japonais de la propriété d'œuvres d'art (n° 333, session de 1957-1958).

Le rapport sera imprimé sous le n° 406 et distribué.

J'ai reçu de M. de Rocca Serra un rapport fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie) sur la proposition de loi de M. Paumelle, tendant à modifier l'article 80 de la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale (n° 97, session de 1956-1957).

Le rapport sera imprimé sous le n° 407 et distribué.

J'ai reçu de M. Lachèvre un rapport fait au nom de la commission de la marine et des pêches sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation d'un avenant conclu entre l'Etat et la Compagnie des messageries maritimes (n° 251, session de 1957-1958).

Le rapport sera imprimé sous le n° 411 et distribué.

— 7 —

DEMANDE DE DISCUSSION IMMEDIATE

M. le président. Conformément à l'article 33 du règlement, la commission du logement, de l'aménagement du territoire et des dommages de guerre demande la discussion immédiate pour la prochaine séance de la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 62 de la loi n° 57-908 du 7 août 1957 tendant à favoriser la construction de logements et les équipements collectifs (n° 389, session de 1957-1958).

Il va être aussitôt procédé à l'affichage de cette demande de discussion immédiate, sur laquelle le Conseil de la République sera appelé à statuer au cours de la prochaine séance.

— 8 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale demande que soit inscrite en tête de l'ordre du jour de la prochaine séance la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif à la mise en œuvre du code de procédure pénale (titre préliminaire et livre Ier) (n° 388, session de 1957-1958).

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

En conséquence, voici quel pourrait être l'ordre du jour de cette séance, précédemment fixée au 27 mars 1958, à seize heures :

Examen d'une demande présentée par la commission des boissons tendant à obtenir l'octroi des pouvoirs prévus par l'article 30 du règlement en vue d'étudier le problème de l'inclusion de la « Clairette » parmi les cépages admis pour l'élaboration des vins doux naturels, ainsi que les éventuelles répercussions d'une telle décision sur le marché de ces vins.

Examen d'une demande présentée par la commission de la presse, de la radio et du cinéma, tendant à obtenir l'autorisation d'envoyer une mission d'information en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas en vue d'étudier le fonctionnement de la radio et de la télévision dans ces pays.

Discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à la mise en œuvre du code de procédure pénale (titre préliminaire et livre Ier). (N° 388, session de 1957-1958.)

Décision sur la demande de discussion immédiate de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 62 de la loi n° 57-908 du 7 août 1957 tendant à favoriser la construction de logements et les équipements collectifs. (N° 389, session de 1957-1958.)

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi de finances pour 1958 (2e partie. — Moyens des services et dispositions spéciales) (Dispositions relatives aux services militaires), adopté avec modification par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture, après déclaration d'urgence. (Nos 331, 332, 341, 400, session de 1957-1958. — MM. André Boutemy, Jean Berthoin, Courrière, Bousch et Alric, rapporteurs de la commission des finances, et avis de la commission de la défense nationale. — MM. Edgard Pisani, Alric, Henri Barré, Julien Brunhes et Fousson, rapporteurs.)

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, complétant les articles L 359 et L 373 du code de la santé publique en ce qui concerne les étudiants en chirurgie dentaire. (Nos 301 et 365, session de 1957-1958. — M. Jean-Louis Fournier, rapporteur de la commission de la famille, de la population et de la santé publique.)

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention portant création de la commission de coopération technique en Afrique au Sud du Sahara. (Nos 215 et 379, session de 1957-1958. — M. Ménard, rapporteur de la commission de la France d'outre-mer.)

Discussion de la proposition de résolution de MM. Jean Michelin, Robert Aubé, Gaston Fourrier, Raymond Susset et Tardrew, tendant à inviter le Gouvernement à instituer en Afrique occidentale française, en Afrique équatoriale française, ainsi qu'au Cameroun, des tribunaux mixtes de commerce. (Nos 32 et 378, session de 1957-1958. — M. Jean Michelin, rapporteur de la commission de la France d'outre-mer.)

Discussion de la proposition de résolution de MM. Nestor Calonne, Léon David, Dutoit, Ulrici, Dupic et les membres du groupe communiste et apparentés tendant à inviter le Gouvernement à prendre d'extrême urgence les mesures nécessaires en vue d'empêcher les accidents mortels et les catastrophes dont sont victimes les mineurs de France. (Nos 212 et 397, session de 1957-1958. — M. Vanrullen, rapporteur de la commission de la production industrielle.)

Discussion des propositions de résolution de : 1° MM. Brettes, Jean-Louis Fournier, Minvielle, Brégégère et les membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à exempter de droits les mutations à titre gratuit, entre particuliers, de bois et forêts ; 2° MM. Monichon, Restat, Peschaud, Rogier, Marc Pauzet, Georges Portmann, de Montalembert, Blondelle, Sauvêtre, Jacques Gadoin, Courroy, Robert Gravier, Martial Brousse, René Dubois et Biatarana, tendant à inviter le Gouvernement à compléter l'article 1370 du code général des impôts, afin d'exonérer des droits de mutation les cessions de bois et forêts à titre gratuit. (Nos 159 et 221, session de 1956-1957, et 396, session de 1957-1958. — M. de Montalembert, rapporteur de la commission des finances.)

Discussion des propositions de résolution de: 1° M. Edgar Tailhades, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux sinistrés de Nîmes et de Caissargues, victimes de l'ouragan du 21 octobre 1955; 2° M. Droussent, tendant à inviter le Gouvernement à accorder des secours d'urgence et à prendre diverses mesures en vue de venir en aide aux habitants et aux collectivités du département de l'Aisne, victimes des inondations de la rivière de l'Oise survenues en mars 1956; 3° de MM. Le Léannec et Le Digabel, tendant à inviter le Gouvernement à ouvrir un crédit de 60 millions de francs pour venir en aide à la population des régions du Morbihan dévastées par un cyclone, le samedi 9 février 1957, et à accorder des délais pour le payement de leurs impôts aux victimes du sinistre; 4° MM. Yves Estève, Marcel Rupied et Paul Robert, tendant à inviter le Gouvernement à ouvrir un crédit de 50 millions de francs pour venir en aide à la population des régions de Redon (Ille-et-Vilaine) dévastées par les inondations de février 1957, à accorder des délais pour le payement de leurs impôts aux victimes du sinistre et à envisager, dans les moindres délais, l'aménagement du bassin de la Basse-Vilaine; 5° MM. Brégégère, Pugnet et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux habitants de la commune de la Roque-Gageac (Dordogne), victimes d'éboulements; 6° M. de La Gontrie, tendant à inviter le Gouvernement à ouvrir un crédit aux sinistrés de la Savoie, à la suite des dégâts commis dans ce département par les inondations de juin 1957; 7° MM. Alex Roubert, Joseph Raybaud et Teisseire, tendant à inviter le Gouvernement à présenter un projet de loi réglementant la mise en œuvre de la solidarité nationale, dans le cas de catastrophe nationale, pour la réparation des dommages certains, mobiliers et immobiliers, résultant de séismes, glissements de terrains, raz de marée, dégâts causés par les eaux et autres catastrophes naturelles, exceptionnelles, imprévisibles, non couverts habituellement par les groupements d'assurances; 8° M. *de Bardonnèche* et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux populations du département des Hautes-Alpes, victimes des récentes inondations; 9° MM. Méric, Suran, Pierre Marty et des membres du groupes socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre d'urgence les mesures permettant de venir en aide aux populations et aux communes du département de la Haute-Garonne, victimes des orages des 20 et 24 juin 1957; 10° Mlle Rapuzzi, MM. Carcassonne, Soldani, Albert Lamarque, Alex Roubert et des membres du groupe socialiste et apparentes, tendant à inviter le Gouvernement à accorder des crédits destinés à permettre l'indemnisation des particuliers ou des collectivités victimes des incendies de forêts qui ont sévi dans les départements des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône, de la Corse, du Var, au cours du mois de septembre 1957; 11° MM. Jean Bertaud, Plazanet, Deutschmann, Mme Marcelle Devaud et M. Edmond Michelet, tendant à inviter le Gouvernement à prendre des mesures d'urgence en vue de venir en aide aux habitants de la région parisienne, victimes des inondations. (N°s 84 et 395, session de 1955-1956, 414, 434, 446, 709, 717, 754, 770 et 997, session de 1956-1957, 320 et 361, session de 1957-1958. — M. Verdeille, rapporteur de la commission de l'intérieur [administration générale, départementale et communale, Algérie].)

Discussion des propositions de résolution de: 1° MM. Monichon, Georges Portmann, Marc Pauzet et Brettes, tendant à inviter le Gouvernement à prévoir des secours au profit des sinistrés de la tempête et des inondations qui ont sévi dans le département de la Gironde, les 15, 16 et 17 février 1957; 2° MM. Brégérère, Pugnet, Baudru et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes dispositions pour venir en aide à tous les exploitants agricoles et notamment à ceux des départements de la Dordogne et du Lot, victimes des gelées du mois d'avril et des 6 et 7 mai 1957; 3° MM. Courrière, Emile Roux et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux populations du département de l'Aude, victimes des orages de grêle et des gelées des mois d'avril et de mai 1957; 4° M. Léon David et des membres du groupe communiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à indemniser les agriculteurs victimes des gelées du 7 mai 1957; 5° MM. Marignan et Vincent Delpuech, tendant à inviter le Gouvernement à prendre des mesures afin que puissent être indemnisés les exploitants agricoles des Bouches-du-Rhône dont les récoltes ont été partiellement ou totalement détruites par les gelées du début mai 1957; 6° MM. Jean Doussot, Charles Durand, Jacques Gadoin et Marcel Plaisant, tendant à inviter le Gouvernement à accorder une aide exceptionnelle aux viticulteurs du Cher et de la Nièvre, victimes des gelées; 7° M. Brettes et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux populations du département de la Gironde, victimes des gelées des mois d'avril et mai 1957; 8° Mlle Rapuzzi, M. Carcassonne et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux populations du département des Bouches-du-Rhône, victimes des gelées des mois d'avril et de mai 1957; 9° MM. Jules Pinsard, Henri Maupoil et Henri Varlot, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes dispositions pour venir en aide aux populations du département de Saône-et-Loire, victimes des gelées des mois d'avril et de mai 1957; 10° MM. Méric, Suran, Pierre Marty et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les dispositions nécessaires pour venir en aide aux exploitants agricoles et aux communes du département de la Haute-Garonne dont le patrimoine a été saccagé par les cyclones de juin 1957; 11° MM. Paul-Emile Descomps, Sempé et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes dispositions pour venir en aide aux exploitants agricoles, artisans ruraux et communes du département du Gers, victimes des orages de grêle et du cyclone du 20 juin; 12° MM. Paul Béchard, Edgar Tailhades et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux sinistrés du Gard, victimes de l'orage de grêle le 16 juin 1957; 13° MM. Raymond Bonnefous et Robert Laurens, tendant à inviter le Gouvernement à ouvrir un crédit aux sinistrés des cantons de Camarès et Cornus (Aveyron), à la suite des dégâts provoqués par la tornade du 21 juin 1957; 14° MM. Baratgin et Gaston Manent, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour venir en aide aux communes et aux exploitants agricoles du département des Hautes-Pyrénées, victimes des cyclones de juin 1957; 15° MM. de Montullé et *Georges Bernard*, tendant à inviter le Gouvernement à ouvrir un crédit aux sinistrés du département de l'Eure, à la suite des dégâts provoqués par le cyclone du 6 juillet 1957; 16° MM. Robert Gravier, Raymond Pinchard et François Valentin, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour venir en aide aux exploitants agricoles du département de Meurthe-et-Moselle, victimes des intempéries; 17° MM. Filippi et de Rocca Serra, tendant à inviter le Gouvernement à accorder un crédit destiné à permettre l'indemnisation des dommages causés aux personnes et aux biens lors des incendies qui ont sévi en Corse pendant l'été 1957 et notamment dans la Balagne, et à prendre des mesures propres à faire face à la situation créée par les incendies dans ce département. (N°s 424, 647, 649, 650, 654, 678, 680, 682, 693, 720, 757, 781, 793, 809, 838 et 955, session de 1956-1957, 10 et 258, session de 1957-1958. — M. Brettes, rapporteur de la commission de l'agriculture.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 27 mars, à trois heures dix minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
HENRI FLEURY.

Errata

au compte rendu in extenso *de la séance du* 18 *mars* 1958.

POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Page 546, 2e colonne, 3e alinéa :

Au lieu de : « Il faut nécessairement un sort juridique... »,

Lire : « Il faut nécessairement un support juridique... ».

Page 549, 2e colonne, 1er alinéa, 5e ligne :

Au lieu de : « ...dresser procès-verbal de contravention... »,

Lire : « ...dresser procès-verbal de constatation... ».

Page 549, 2e colonne, avant-dernier alinéa, 3e ligne :

Au lieu de : « ...aller de 300.000 francs d'amende... »,

Lire : « ...aller de 300 francs d'amende... ».

Page 551, 1re colonne, 3e alinéa, 6e ligne :

Au lieu de : « ...la faute et non de sa gravité... »,

Lire : « ...la faute en sus de sa gravité... ».

Page 556, 1re colonne, 3e alinéa, 7e et 8e ligne :

Au lieu de : « ...un certain nombre de délits beaucoup moins importants »,

Lire : « ...un certain nombre d'infractions beaucoup moins importantes... ».

Page 562, 1re colonne, 18e alinéa, 5e ligne :

Au lieu de : « ...l'état d'ivresse est un délit... »,

Lire : « ...la conduite en état d'ivresse devient un délit... ».

Page 580, 1re colonne, 2e alinéa, 11e et 12e ligne :

Au lieu de : « ...sont calculées sur le minimum et non pas sur le maximum... »,

Lire : « ...sont calculées sur le maximum et non pas sur le minimum... ».

QUESTION ORALE

REMISE A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 26 MARS 1958

Application des articles 84 à 86 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 84. — *Tout sénateur qui désire poser une question orale au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions orales doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; sous réserve de ce qui est à l'article* 87 *ci-dessous, elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur.*

« *Les questions orales sont inscrites sur un rôle spécial au fur et à mesure de leur dépôt.*

« Art. 85. — *Le Conseil de la République réserve chaque mois une séance pour les questions orales posées par application de l'article* 84. *En outre, cinq d'entre elles sont inscrites, d'office, et dans l'ordre de leur inscription au rôle, en tête de l'ordre du jour de chaque mardi.*

« *Ne peuvent être inscrites à l'ordre du jour d'une séance que les questions déposées huit jours au moins avant cette séance.*

« Art. 86. — *Le président appelle les questions dans l'ordre de leur inscription au rôle. Après en avoir rappelé les termes, il donne la parole au ministre.*

« *L'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes.*

« *Si l'auteur de la question ou son suppléant est absent lorsqu'elle est appelée en séance publique, la question est reportée d'office à la suite du rôle.*

« *Si le ministre intéressé est absent, la question est reportée à l'ordre du jour de la plus prochaine séance au cours de laquelle doivent être appelées des questions orales.* »

1066 — 26 mars 1958. — **M. Léo Hamon** expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'une rencontre nationale pour la libération des fils de « Martyrs de la résistance » vient d'être interdite comme de nature à troubler l'ordre public. Sans qu'il soit besoin d'apprécier la valeur des motifs invoqués à l'appui de leurs actes par les jeunes gens poursuivis, ni même l'opportunité des mesures de libération qui devaient être envisagés au cours de cette rencontre, à en juger par son intitulé, mais considérant simplement que la suggestion ainsi faite, même si elle peut être l'objet de critiques et d'objections, ne peut manifestement être considérée par personne comme scandaleuse, il lui demande de bien vouloir: 1° indiquer en quoi une telle réunion lui paraissait de nature à troubler l'ordre public; 2° exposer les principes et la doctrine dont s'inspirent ses décisions en matière d'interdiction de réunions publiques.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 26 MARS 1958

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus :

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

PRESIDENCE DU CONSEIL

(Secrétariat d'Etat chargé de la fonction publique et de la réforme administrative.)

8147 — 26 mars 1958. — **M. Paul-Jacques Kalb** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique et de la réforme administrative** qu'un décret n° 55-930 du 11 juillet 1955 a profondément modifié le barème de notation des agents de la fonction publique et abrogé les dispositions du titre I du décret n° 52-227 du 3 mars 1952 relatif à la notation et à l'avancement des fonctionnaires. Or, le titre II de ce dernier décret n'a pas encore fait l'objet d'une mise en concordance avec les nouvelles dispositions du titre I. Il s'ensuit que des fonctionnaires susceptibles de bénéficier depuis un certain temps déjà de réductions de la durée moyenne de service requise par leurs statuts particuliers pour accéder d'un échelon à l'échelon immédiatement supérieur de leur grade ne pourront obtenir ces réductions qu'après qu'il aura été remédié aux anomalies d'un texte dont le titre I prévoit une notation de 0 à 20, tandis que le titre II se réfère à l'ancienne notation de 60 à 140. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à la situation exposée ci-dessus.

AFFAIRES ETRANGERES

8148. — 26 mars 1958. — **M. Roger Duchet** s'étonne d'avoir été obligé de rappeler à **M. le ministre des affaires étrangères,** que la non-belligérance de la Tunisie réclamée par lui ne changeait rien à la position actuelle de ce pays qui, depuis trop longtemps, aide la rébellion, favorise le passage d'armes et prolonge les combats. Il note avec satisfaction que depuis son intervention, le ministre des affaires étrangères a abandonné le mot « non-belligérance ». Mais il lui demande pourquoi il a substitué à la non-belligérance, la non-ingérance, et non la neutralité. Il le prie de bien vouloir lui dire sur quelle définition juridique il appuie la notion de non-ingérance qui, à sa connaissance, n'a jamais eu aucune signification en droit international, et de lui dire les raisons pour lesquelles la Tunisie, qui doit tout à la France, ne peut pas être neutre dans un conflit dont dépend la vie de nos soldats et le sort de l'Algérie.

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

8149. — 26 mars 1958. — **M. Jean Bertaud** prie **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** de bien vouloir lui faire connaître si, en l'état actuel de la réglementation régissant le personnel de l'éducation nationale, il est possible de suspendre le traitement d'un professeur ou d'un instituteur titulaire, sans simultanément le suspendre de ses fonctions.

8150. — 26 mars 1958. — **Mme Marie-Hélène Cardot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur le fait que, dans une école des Ardennes ont été trouvées des cartes-réponses éditées par le parti communiste en vue de la « campagne » de diffusion de « l'Humanité-Dimanche ». Elle lui demande si de tels procédés sont compatibles avec la neutralité de l'enseignement dans nos écoles.

FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

(Secrétariat d'Etat au budget.)

8151. — 26 mars 1958. — **M. Rogier** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si l'exemption de droits de mutation par décès résultant de sa décision du 16 décembre 1957, dispense désormais de tous droits de mutation par décès, les parts nettes recueillies par les frères et sœurs et leurs descendants, d'une personne décédée par suite de faits de guerre ou d'attentats terroristes en Algérie, même lorsque ces héritiers n'étaient pas à la charge du défunt et

avaient des revenus supérieurs à 240.000 francs par an (c'est-à-dire dans les mêmes conditions que se trouvent exemptés les ascendants, descendants et conjoints du défunt), ou si, au contraire, la décision du 16 décembre 1957 n'a eu pour effet que d'étendre le bénéfice des dispositions antérieures aux descendants des frères et sœurs du défunt qui n'étaient pas prévus ou indiqués dans le texte initial tel qu'il avait été modifié par la loi du 27 mai 1955.

INTERIEUR

8152. — 26 mars 1958. — **M. Francis Le Basser** se référant à la réponse ministérielle faite par **M. le ministre de l'intérieur** au sujet de réquisitions d'immeubles (*J. O.* du 19 mars 1958, Débats parlementaires, Assemblée nationale, page 1673), lui demande: 1° quels sont les moyens mis à la disposition des maires par la loi, pour faire exécuter sans délai, les arrêtés de réquisition pris dans les conditions indiquées par la réponse ministérielle précitée en application de l'article 97 de la loi du 5 avril 1884 (cas d'urgence et de nécessité pour faire face à une situation pénible) lorsque le propriétaire de la maison réquisitionnée s'oppose à l'exécution de cet arrêté de réquisition; 2° si le maire peut passer outre à cette opposition, comment doit-il procéder.

REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ETRANGERES

8028. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il estime que le Gouvernement allemand applique correctement les conventions culturelles franco-sarroises, notamment en ce qui concerne l'enseignement du français; au cas contraire, quelles mesures il a envisagé de prendre pour faire respecter lesdites conventions. (*Question du 6 février* 1958.)

Réponse. — M. Michel Debré, sénateur, a posé une question écrite dans laquelle il demande à M. le ministre des affaires étrangères s'il estime que le Gouvernement allemand applique correctement les conventions culturelles franco-sarroises. La direction générale des affaires culturelles et techniques estime que l'accord du 26 octobre 1956 est appliqué de façon satisfaisante par le Gouvernement sarrois, responsable en matière d'éducation. Les clauses relatives à l'enseignement du français dans les écoles sont respectées et le service culturel de la délégation française à Sarrebrück signale que de nombreux parents d'élèves allemands font apprendre le français à leurs enfants dès l'enseignement primaire. Le lycée française de Sarrebrück fonctionne de façon satisfaisante et ses effectifs se sont maintenus. Il continue à être fréquenté par une forte proportion d'élèves sarrois (plus de 42 p. 100). L'institut d'études françaises dirigé par le professeur Guy Michaud fonctionne depuis octobre dernier dans le cadre des universités de Sarrebrück et ses manifestations culturelles connaissent un vif succès.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

7987. — **M. Roger Lachèvre** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées:** s'il est exact, comme l'a annoncé le journal de marine marchande, le 26 décembre dernier, que l'arsenal de Brest ait traité la construction d'un navire pétrolier de 24.000 tonnes, pour le compte d'une compagnie d'armement maritime privée; 2° dans l'affirmative, quelles ont été les conditions de tous ordres prévues — notamment financières et fiscales — de cette entreprise; 3° en vertu de quelles dispositions, législatives ou réglementaires, de telles entreprises pour compte privé peuvent être effectuées par les arsenaux de la marine. (*Question du 17 janvier* 1958.)

Réponse. — Le navire pétrolier auquel il est fait allusion est, en fait, un bâtiment de 36.000 tonnes environ, destiné à l'exportation, dont l'arsenal de Brest ne construit que la coque nue à partir de matériaux qui lui sont fournis par les Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque. Les dépenses afférentes à la construction de la coque sont, pour leur presque totalité, des dépenses de main-d'œuvre. Le prix forfaitaire a été établi, sur la base des conditions économiques du 1er janvier 1957, d'après le prix de revient à l'heure de la main-d'œuvre de l'arsenal de Brest qui comporte les dépenses directes ainsi que les frais généraux normalement imputés. Le prix est revisable selon une formule inscrite au contrat. Du point de vue fiscal, le prix de cette fourniture a été établi en exonération de taxes, compte tenu de sa destination (exportation). La marine n'a entrepris cette construction, sur la demande des Ateliers et Chantiers de France, qu'après qu'il eut été établi qu'aucun autre chantier, capable de construire des navires de ce tonnage, n'était à même de construire cette coque dans les délais impartis. Le contrat n'a d'ailleurs été considéré comme valablement signé entre la marine et les Ateliers et Chantiers de France, qu'après accord donné le 23 décembre 1957 par le ministère de la marine marchande, lequel avait lui-même consulté auparavant la chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines ainsi que les ministère des finances et des affaires économiques. Cette construction s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article 30 de la loi n° 52-1402 du 30 décembre 1952 qui autorise le rattachement au budget de la marine des recettes provenant des opérations de conversion effectuées par la direction des constructions et armes navales.

8060. — **M. Gaston Chazette** expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que la loi n° 51-1124 du 26 septembre 1951 (*Journal officiel* du 27 septembre) institue des bonifications en faveur des personnels ayant pris part à la résistance; que les dispositions de cette loi s'appliquent aux fonctionnaires, agents civils et militaires de l'Etat, cette loi leur conférant des majorations d'ancienneté qui ont des répercussions sur leurs traitements, avancement et retraite; que la plupart des ministères ont appliqué ces textes; et lui demande ce qui s'oppose à leur application au sein du ministère de la défense nationale. (*Question du 20 février* 1958.)

Réponse. — L'application aux personnels militaires de la loi du 26 septembre 1951 relative aux bonifications pour faits de résistance a fait, sur le plan parlementaire, l'objet de la proposition de loi initiale n° 376 CR, présentée par M. Michelet, adoptée par le Conseil de la République le 28 mars 1957 et renvoyée devant la commission de la défense nationale de l'Assemblée nationale. Celle-ci, au cours de sa réunion du 15 janvier 1958, a adopté un rapport présenté par M. Montalat concluant à l'adoption d'un texte modifié qui ne soulève pas d'objection de la part du département de la défense nationale. Cette nouvelle proposition a été adoptée sans débat par l'Assemblée le 6 mars 1958. Ses dispositions deviendront applicables dès leur vote, conforme, par le Conseil de la République.

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

8021. — **M. René Enjalbert** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports:** 1° s'il est exact que des inspecteurs généraux ou des inspectrices générales de l'enseignement technique, régulièrement mis à la retraite, exercent néanmoins les prérogatives de ces hautes fonctions et, en particulier, s'ils sont appelés à noter du personnel en activité; 2° dans l'affirmative, quelle est la valeur accordée à une telle notation, peut-elle être prise en considération pour l'avancement? Figure-t-elle aux dossiers des professeurs inspectés et à quel titre? En cas de contestation de ces notations, quelle sera la position de l'administration? 3° Au cas où des missions de cette nature auraient été décidées par l'administration, quel a été la nature et le montant des sommes perçues par ce personnel retraité sous forme de vacations, frais de mission, etc., au titre de l'exercice 1956 et au titre de l'exercice 1957. (*Question du 4 février* 1958.)

Réponse. — 1° En raison du nombre peu élevé des inspecteurs généraux de l'enseignement technique et de l'importance croissante des charges qui leur incombent, des missions d'inspection générale ont été confiées à deux inspecteurs généraux retraités, conformément à l'article 3 du décret du 2 août 1949; 2° dans le cadre de cette mission, ces inspecteurs peuvent noter les professeurs. Les notes attribuées figurent au dossier des intéressés. Une note d'inspection général, qu'elle soit donnée par un inpecteur en activité ou par un inspecteur chargé de mission ne peut être valablement contestée; 3° les fonctionnaires retraités chargés d'une mission d'inspection ne perçoivent à ce titre aucune indemnité. Ils bénéficient seulement dans les conditions réglementaires du remboursement de leurs frais de mission. Le montant de ces frais de mission s'est élevé à 39.180 F pour l'exercice 1956 et 236.720 F pour l'exercice 1957.

8061. — **M. Jean Bertaud** prie **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** de bien vouloir lui faire connaître s'il est bien exact qu'à la date du 1er février des heures supplémentaires assurées par les professeurs du lycée Fustel-de-Coulanges, à Strasbourg, n'ont pas encore été payées et qu'il apparaît des renseignements fournis que ces payements seraient différés jusqu'au jour où l'on disposerait de crédits pour assurer cette compensation financière de travail fourni. Il lui demande, le cas échéant, ce qu'il compte faire pour mettre fin à cette situation. (*Question du 20 février* 1958.)

Réponse. — L'intendant du lycée, payeur des traitements, salaires et indemnités dus au personnel de l'établissement, reçoit, sur sa demande, les fonds nécessaires du préfet qui émet un mandat sur la caisse du trésorier-payeur général du département. En ce qui concerne plus particulièrement les indemnités pour heures supplémentaires, des crédits destinés à couvrir le solde de la dépense engagée en 1957 et les premiers payements de 1958 ont été mis à la disposition de M. le préfet du département du Bas-Rhin par ordonnance de délégation en date du 3 janvier 1958. Une délégation complémentaire en date du 31 janvier doit assurer le mandatement régulier de ces indemnités au cours du premier trimestre 1958. Aucun retard ne devrait donc plus être constaté dans le payement des heures supplémentaires.

FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

7032. — **M. Joseph Raybaud** demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** de préciser: 1° le montant des emprunts contractés par les collectivités locales en 1955 par catégories d'établissements prêteurs en indiquant pour chacune de ces catégories le taux d'intérêt pratiqué; 2° le montant des allègements, bonifications et subventions en annuités mobilisées au moyen d'emprunts, accordées aux collectivités locales en 1955, par nature de travaux, en indiquant pour chaque catégorie d'investissement l'importance de la réduction des charges d'emprunt qui en résulte pour les collectivités intéressées. (*Question du 18 octobre* 1956.)

7556. — **M. Joseph Raybaud** demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** de lui indiquer les raisons qui s'opposent à ce qu'il soit répondu à sa question écrite n° 7032 du 18 octobre 1956, par laquelle il lui demandait de préciser: 1° le montant des emprunts contractés par les collectivités locales en 1955 par catégories d'établissements prêteurs, en indi-

quant pour chacune de ces catégories le taux d'intérêt pratiqué; 2° le montant des allègements, bonifications d'intérêt et subventions en annuités mobilisées au moyen d'emprunts, accordés aux collectivités locales en 1955, par nature de travaux, en indiquant pour chaque catégorie d'investissement l'importance de la réduction des charges d'emprunt qui en résulte pour les collectivités intéressées. (*Question du 29 mai 1957.*)

7790. — **M. Joseph Raybaud,** se référant à ses questions des 18 octobre 1956 et 29 mai 1957 auxquelles il n'a pas encore été répondu, demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** de préciser: 1° le montant des emprunts contractés par les collectivités locales en 1955 et 1956 par catégories d'établissements prêteurs en indiquant pour chacune de ces catégories le taux d'intérêt pratiqué; 2° le montant des allègements, bonifications d'intérêts et subventions en annuités mobilisées au moyen d'emprunts, accordés aux collectivités locales en 1955 et 1956, par nature de travaux en indiquant pour chaque catégorie d'investissement l'importance de la réduction des charges d'emprunt qui en résulte pour les collectivités intéressées. (*Question du 18 octobre 1957.*)

Réponse. — 1° Les emprunts contractés en 1955 et en 1956 par les collectivités locales auprès des principaux établissements prêteurs et dans le cadre des emprunts unifiés se sont élevés aux sommes suivantes:

	1955	1956
	En milliards de francs.	
Caisse des dépôts et consignations	151,7	198,5
Crédit foncier	22,5	22,3
Crédit agricole	18,9	18,3
Emprunts unifiés	2,8	2,4
Total	195,9	241,5

Les taux d'intérêt pratiqués ont été les suivants:
Caisse des dépôts et consignations: 5,50 p. 100;
Crédit foncier: 5,50 p. 100;
Caisse nationale de crédit agricole. — Prêts à long terme pour le compte du fonds de développement économique et social: taux variable entre 1 p. 100 et 3 p. 100; autres prêts à long terme: 3 p. 100; prêts à moyen terme: taux variable ne pouvant dépasser 6,5 p. 100;
Emprunts unifiés: taux nominal 6 p. 100; taux réel variable avec le prix d'émission et la date de réalisation de l'emprunt.

Les collectivités locales ont, en outre, contracté des emprunts auprès de compagnies d'assurances, de caisses de retraite et d'organismes divers, ainsi que dans le public sur le plan local. Il n'est pas possible de répartir le montant de ces opérations par établissement prêteur; 2° les collectivités locales ont reçu des promesses de subvention en annuités qui se sont élevées, en capital, à 6.590 millions en 1955 et 38.105 millions en 1956.

Ces sommes se répartissent de la façon suivante:

	1955	1956
	(en millions de francs)	
1. Budget:		
a) Equipement rural:		
Hydraulique agricole	861	320
Voirie rurale	88	»
Alimentation en eau potable	3.930	1.499
Electrification rurale	948	850
Aménagements de village	83	10
Travaux coopératifs et abattoirs	592	523
Total	6.502	3.202
b) Equipement des ports et défense contre les eaux et contre la mer	88	327
Total pour le budget	6.590	3.529
2. Fonds national pour le développement des adductions d'eau	néant.	34.576
Total	6.590	38.105

Pour l'équipement rural les titres d'annuités sont établis de façon à assurer le service d'un intérêt de 5 p. 100 et l'amortissement du capital de la subvention en 15 ans au moins. Il en est de même pour l'équipement des ports et la défense contre les eaux depuis l'entrée en vigueur de l'article 79 de la loi n° 56-1327 du 29 décembre 1958. Antérieurement, les titres d'annuités comportaient un taux d'intérêt de 4 p. 100 et une durée d'amortissement de trente ans. Les titres d'annuités délivrés au titre du fonds national pour le développement des adductions d'eau sont calculés pour permettre l'amortissement en vingt ans du capital de la subvention et le service d'un intérêt de 5,50 p. 100. Ces conditions sont identiques à celles des prêts consentis par la caisse des dépôts et consignations pour la mobilisation de ces titres. Le fonds d'amortissement des charges d'électrification rurale a, par ailleurs, consenti aux collectivités locales des allégements pour 21 milliards de travaux en 1955 et 25 milliards de travaux en 1956. Le taux d'allégement est variable. On peut cependant estimer la participation moyenne du fonds à environ 85 p. 100 des charges d'emprunt des collectivités. Des prêts pour la construction consentis sur l'initiative des caisses d'épargne ont, en outre, été bonifiés par l'Etat afin de ramener le taux de l'intérêt à la charge de l'emprunteur au niveau du taux des prêts du Trésor aux organismes d'habitation à loyer modéré, soit 1 p. 100 pour les programmes de location et 2 p. 100 pour les programmes d'accession à la propriété. Ces bonifications ont porté sur des emprunts s'élevant à 16,5 milliards en 1955 et à 20,5 milliards en 1956. Les collectivité locales ont aussi bénéficié, indirectement, des bonifications d'intérêts qui ont été versées au Crédit foncier pour permettre à cet établissement d'aligner le taux de ses prêts sur celui pratiqué par la caisse des dépôts et consignations, soit 5,50 p. 100. Compte tenu du taux de revient des emprunts émis par le Crédit foncier et des frais et charges qui les grèvent, l'allègement ainsi obtenu par les collectivités est actuellement de l'ordre de 2,50 p. 100. Il serait arbitraire de rapprocher du montant des emprunts contractés par les collectivités locales au cours d'une année déterminée, ou d'une évaluation des charges annuelles de ces emprunts le montant des subventions en annuités ou des allégements consentis au cours de la même année. En effet, les allégements ne concernent pas toujours des opérations financées au moyen d'emprunts contractés dans la même année. Au surplus, des subventions en capital s'ajoutent fréquemment aux subventions en annuités, et contribuent, comme elles, à diminuer les charges d'emprunt assumées par les collectivités. Le rapprochement entre les annuités promises et le montant des charges d'emprunt ne permet donc pas d'apprécier l'importance relative de l'aide de l'Etat pour les diverses catégories de travaux des collectivités locales.

(Secrétariat d'Etat au budget.)

7877. — **M. Jean Deguise** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'en cas de décès de l'ayant droit chef du foyer, l'indemnité de dommages de guerre des biens meubles d'usage courant ou familial est versée à ses enfants vivant au foyer, sous réserve d'un règlement ultérieur entre tous les héritiers (décret du 31 décembre 1956, article 24, alinéa premier). Les titres émis par la caisse autonome de la reconstruction le sont en conséquence aux noms des seuls enfants vivant au foyer. Il lui demande de bien vouloir lui préciser si dans le cas de décès de ces enfants vivant au foyer, l'administration de l'enregistrement est réellement fondée: 1° à réclamer le payement des droits de mutation par décès sur la part virile des titulaires du titre (alors que la part virile réelle du titulaire décédé peut, en fait, être toute différente). Et dans ce cas, quelle justification simple et efficace est à fournir à l'administration de l'enregistrement; 2° sous cette première réserve, à calculer les droits sur le nominal du titre ou sur une valeur du titre à évaluer forfaitairement, en appliquant à sa valeur nominale un pourcentage équitable alors qu'il s'agit de titres incessibles, insaisissables et indivisibles, payables en principe en dix termes annuels, dont le premier terme est au surplus généralement différé de plusieurs années, l'exigibilité des droits dans les six mois du décès sur de tels titres constituant une impossibilité de fait, principalement en ligne collatérale; 3° et sous ces deux premières réserves, à considérer que la délivrance du titre constitue le payement définitif de l'indemnité, alors qu'en fait le règlement définitif n'est réel qu'au dixième terme annuel du titre, et que, par conséquent, les droits de mutation par décès semblent ne devoir être exigibles que dans les six mois du payement du dernier terme annuel du titre C. A. R. (*Question du 28 novembre 1957.*)

Réponse. — 1° Pour la liquidation des droits afférents à la succession de l'enfant décédé, il y a lieu de comprendre à l'actif la part du défunt dans les titres dont il s'agit, déterminée d'après l'immatricule desdits titres. Mais les successibles sont fondés à demander la déduction, à titre de passif, de la dette que le défunt pouvait avoir de ce chef envers les autres enfants du sinistré, ne vivant pas au foyer, lorsque le règlement entre parties prévu à l'article 24 du décret du 31 décembre 1956 n'était pas encore intervenu au jour de l'ouverture de la succession. La question de savoir si la dette en cause existait encore à cette date à la charge du *de cujus* ne peut être résolue, dans chaque cas d'espèce, qu'après examen — effectué dans un esprit libéral par l'administration de l'enregistrement — de l'ensemble des circonstances particulières de l'affaire; 2° en vertu des dispositions combinées des articles 2 et 9 du décret n° 52-972 du 30 juillet 1952 (code général des impôts, annexe III, arti. 250 E et I), les titres « M » émis par la caisse autonome de la reconstruction en règlement de dommages de guerre afférents à des biens meubles d'usage courant et familial sont exonérés des droits de mutation par décès lorsque les biens ouvrant droit à la réparation n'ont pas été totalement reconstitués avant la date d'ouverture de la succession. Dans le cas contraire, ces titres sont taxables dans les conditions du droit commun, c'est-à-dire, en principe, sur leur valeur nominale majorée des intérêts courus au jour du décès. Toutefois, par mesure de tempérament, il est fait abstraction desdits intérêts pour le calcul des droits de mutation par décès; 3° il résulte des termes de l'article 11, § 2, du décret du 30 juillet 1952 (code général des impôts, annexe III, art. 250 K, § 2), qu'il n'y a pas lieu, pour l'exigibilité des droits de succession afférents aux biens sinistrés donnant droit à indemnisation, de distinguer suivant que le payement du solde de l'indemnité est effectué en espèces ou en titres. Mais cette disposition ne paraît pas de nature à soulever de difficulté pratique en ce qui concerne les titres « M ». En effet, ainsi qu'il a été rappelé ci-devant (2°), lorsque les biens meubles d'usage courant ou familial n'étaient pas entièrement reconstitués au jour de l'ouverture de la succession, les titres « M » correspondants sont exonérés des droits de mutation par décès. Dans le cas contraire, les droits de succession afférents aux titres « M » sont, conformément au droit commun, exigibles, en principe, dans les six mois du décès. Ils peuvent, toutefois, être acquittés en plusieurs versements échelonnés sur une durée susceptible d'atteindre dix ans après l'expiration du délai imparti pour souscrire la déclaration (art. 1718 du C. G. I. et art. 399 de son annexe III). Pratiquement ces facilités de payement sont susceptibles de permettre le règlement des droits de mutation exigibles sur les titres « M » à l'aide du produit de ces valeurs qui portent intérêt à compter de leur délivrance et qui sont remboursables, au plus tard, en dix annuités à partir de 1960.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mercredi 26 mars 1958.

SCRUTIN (N° 72)

Sur l'amendement (n° 9) de M. Mistral tendant à insérer un article additionnel 26 bis dans le projet de loi de finances pour 1958 (Dispositions relatives aux investissements). **(Résultat du pointage.)**

Nombre des votants..... **182**
Majorité absolue..... **92**

Pour l'adoption..... **91**
Contre **91**

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Aguesse.
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Henri Barré.
Baudru.
Paul Béchard.
Jean Bène.
Berlioz.
Marcel Bertrand.
Général Béthouart.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Brégégère.
Brettes.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
Nestor Calonne.
Canivez.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Chaintron.
Champeix.
Chazette.
Chochoy.
Claireaux.
Clerc.
Pierre Commin.
Coudé du Foresto.
Courrière.
Courroy.
Francis Dassaud, (Puy-de-Dôme).
Léon David.
Deguise.
Mme Renée Dervaux.
Paul-Emile Descomps.
Droussent.
Mme Yvonne Dumont.
Dupic.
Durieux.
Dutoit.
Jean-Louis Fournier. (Landes).
Jean Geoffroy.
Mme Girault.
Gregory.
Yves Jaouen.
Koessler.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Léonetti.
Waldeck L'Huillier.
Pierre Marty.
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Menu.
Méric.
Minvielle.
Mistral.
Montpied.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Namy.
Naveau.
Nayrou.
Aroeina N'Joya.
Pauly.
Péridier.
Général Petit.
Ernest Pezet.
Primet.
Pugnet.
Mlle Rapuzzi.
Razac.
Jean-Louis Rolland.
Alex Roubert.
Emile Roux.
François Ruin.
Sempé.
Soldani.
Southon.
Suran.
Symphor.
Edgar Tailhades.
Trellu.
Lodovic Tron.
Ulrici.
Vanrullen.
Verdeille.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Joseph Yvon.

Ont voté contre :

MM.
Baratgin.
Jean Berthoin.
Batarana.
Auguste-François Billiemaz.
Blondelle.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudinot.
André Boutemy.
Martial Brousse.
René Caillaud.
Capelle.
Frédéric Cayrou.
Cerneau.
Chambriard.
Paul Chevallier (Savoie).
Claparède.
Colonna.
André Cornu.
Mme Marcelle Delable.
Claudius Delorme.
Vincent Delpuech.
Dufeu.
Dulin.
Charles Durand.
Durand-Réville.
Filippi.
Jacques Gadoin.
Garessus.
Gaspard.
Gilbert-Jules.
Robert Gravier.
Jacques Grimaldi.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Edmond Jollit.
Roger Laburthe.
Jean Lacaze.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
de La Gontrie.
Laurent-Thouverey.
Le Digabel.
Marcel Lemaire.
Levacher.
André Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Paul Longuet.
Gaston Manent.
Marignan.
Jacques Masteau.
Mathey.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
Ohlen.
Pascaud.
Paumelle.
Marc Pauzet.
Pellenc.
Perdereau.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Piales.
Pic.
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani.
Marcel Plaisant.
Alain Poher.
Ramampy.
Joseph Raybaud.
Restat.
Reynouard.
de Rocca Serra.
Rotinat.
Marc Rucart.
Sauvêtre.
François Schleiter.
Seguin.
Yacouba Sido.
Gabriel Tellier.
Thibon.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Fodé Mamadou Touré.
Amédée Valeau.
Henri Varlot.
Verneuil.

Se sont abstenus volontairement :

MM.
Abel-Durand.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Armengaud.
Robert Aubé.
Bataille.
Beaujannot.
Jean Bertaud.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bonnet.
Bouquerel.
Bousch.
Boutonnat.
Brajeux.
Brizard.
Julien Brunhes.
Bruyas.
Jules Castellani.
Chapalain.
Maurice Charpentier.
Robert Chevalier (Sarthe).
Henri Cordier.
Henri Cornat.
Cuif.
Marcel Dassault (Oise).
Michel Debré.
Delalande.
Delrieu.
Descours Desacres.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Enjalbert.
Yves Estève.
Fléchet.
Gaston Fourrier (Niger).
Etienne Gay.
de Geoffre.
Louis Gros.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Lachèvre.
Ratijaona Laingo.
Robert Laurens.
Le Basser.
Le Bot.
Lebreton.
Le Léannec.
Le Sassier-Boisauné.
Liot.
Maillot.
Marcilhacy.
de Maupeou.
Mellon.
Metton.
Jean Michelin.
de Montalembert.
de Montullé.
Ngayewang.
Hubert Pajot.
Parisot.
François Patenôtre.
Georges Pernot.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Plait.
Plazanet.
de Pontbriand.
Georges Portmann.
Gabriel Puaux.
Quenum-Possy-Berry.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Repiquet.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Marcel Rupied.
Schiaffino.
Schwartz.
Raymond Susset.
Tardrew.
Teisseire.
Jean-Louis Tinaud.
François Valentin.
Vandaele.
Viallanes.
de Villoutreys.
Michel Yver.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Ajavon.
Benchiha Abdelkader.
Chérif Benhabyles.
Gaston Charlet.
Jacques Debû-Bridel.
Diallo Ibrahima.
Djessou.
Amadou Doucouré.
Ferhat Marhoun.
Florisson.
Fousson.
Gondjout.
Goura.
Haïdara Mahamane.
Léo Hamon.
Kalenzaga.
Kotouo.
Le Gros.
Mahdi Abdallah.
Joseph Perrin.
Rivièrez.
Scheulba Gontchomé.
Tamzali Abdennour.
Henry Torres.
Diongolo Traoré.
Zafimahova.
Zéle.
Zinsou.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Fillon.
Hassan Gouled.
Ménard.
Claude Mont.
Satineau.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Edmond Michelet, qui présidait la séance.

Dans le présent scrutin (après pointage) : MM. Jean Berthoin, Paul Chevallier, Dufeu, de La Gontrie, Paumelle et Mme Jacqueline Thome-Patenôtre, portés comme ayant voté « contre », déclarent avoir voulu voter « pour ».

SCRUTIN (N° 73)

Sur la première partie de l'amendement (n° 11) de M. Armengaud à l'article 18 du projet de loi de finances pour 1958 (Dispositions relatives aux investissements).

Nombre des votants..... **276**
Majorité absolue..... **139**

Pour l'adoption..... **91**
Contre **185**

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Aguesse.
Armengaud.
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Henri Barré.
Baudru.
Paul Béchard.
Jean Bène.
Berlioz.
Marcel Bertrand.
Général Béthouart.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Brégégère.
Brettes.
Mme Gilberte Pierre Brossolette.
Nestor Calonne.
Canivez.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Chaintron.

Champeix.
Chazette.
Chochoy.
Claireaux.
Clerc.
Pierre Commin.
Coudé du Foresto.
Courrière.
Francis Dassaud (Puy-de-Dôme).
Léon David.
Deguise.
Mme Renée Dervaux.
Paul-Emile Descomps.
Droussent.
Mme Yvonne Dumont.
Dupic.
Durieux.
Dutoit.
Jean-Louis Fournier (Landes).
Jean Geoffroy.
Mme Girault.
Grégory.
Yves Jaouen.
Koessler.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Léonetti.
Waldeck L'Huillier.
Pierre Marty.
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Menu.
Méric.
Minvielle.
Mistral
Montpied.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Namy.
Naveau.
Nayrou.
Arouna N'Joya.
Pauly.
Péridier.
Général Petit.
Ernest Pezet.
Primet.
Pugnet.
Mlle Rapuzzi.
Razac.
Jean-Louis Rolland.
Alex Roubert.
Emile Roux.
François Ruin.
Sempé.
Soldani.
Southon.
Suran.
Symphor.
Edgar Tailhades.
Trellu.
Ludovic Tron.
Ulrici.
Vanrullen.
Vergnette.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Joseph Yvon.

Ont voté contre:

MM.
Abel-Durand.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Robert Aubé.
Baratgin.
Bataille.
Beaujannot.
Jean Bertaud.
Jean Berthoin.
Biatarana.
Auguste-François Billiemaz.
Blondelle.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bonnet.
Bordencuve.
Borgeaud.
Boudinot.
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Brajeux.
Brizard.
Martial Brousse.
Julien Brunhes.
Bruyas.
René Caillaud.
Capelle.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Cerneau.
Chambriard.
Chapalain.
Maurice Charpentier.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier. (Savoie).
Colonna.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Courroy.
Cuif.
Marcel Dassault (Oise).
Michel Debré.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Vincent Delpuech.
Delrieu.
Descours Desacres.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dufeu.
Dulin.
Charles Durand.
Durand-Réville.
Enjalbert.
Yves Estève.
Filippi.
Fléchet.
Gaston Fourrier (Niger).
Jacques Gadoin.
Garessus.
Gaspard.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Gilbert-Jules.
Robert Gravier.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Edmond Jollit.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
de La Gontrie.
Ralijaona Laingo.
Robert Laurens.
Laurent-Thouveray.
Le Basser.
Le Bot.
Lebreton.
Le Digabel.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Le Sassier-Boisauné.
Levacher.
Liot.
André Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Paul Longuet.
Maillot.
Gaston Manent.
Marcilhacy
Marignan.
Jacques Masteau.
Mathey.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Meillon.
Metton.
Edmond Michelet.
Jean Michelin.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
de Montullé.
Oblen.
Hubert Pajot.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Paumelle.
Marc Pauzet.
Pellenc.
Perdereau.
Georges Pernot.
Peschaud.
Piales.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
de Pontbriand.
Georges Portmann.
Gabriel Puaux.
Quenum-Possy-Berry.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Joseph Raybaud.
Repiquet.
Restat.
Reynouard.
Paul Robert.
de Rocca Serra.
Rochereau.
Rogier.
Rotinat.
Marc Rucart.
Marcel Rupied.
Sauvêtre.
Schiaffino.
Schwartz.
Seguin.
Yacouba Sido.
Raymond Susset.
Tardrew.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Thibon.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Fodé Mamadou Touré.
Amédée Valeau.
François Valentin.
Vandaele.
Henri Varlot.
Verneuil
Viallanes.
de Villoutreys.
Michel Yver.
Zussy.

Se sont abstenus volontairement:

MM. Roger Laburthe et Perrot-Migeon.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Ajavon.
Benchiha Abdelkader.
Chérif Benhabyles.
Gaston Charlet.
Claparède.
Jacques Debû-Bridel.
Diallo Ibrahima.
Djessou.
Amadou Doucouré.
Ferhat Marhoun.
Florisson.
Fousson.
Gondjout.
Goura.
Haïdara Mahamane.
Léo Hamon.
Kalenzaga.
Kotouo.
Le Gros.
Mahdi Abdallah.
Ngayewang.
Joseph Perrin.
Pic.
Alain Poher.
Riviérez.
Sahoulba Gontchomé.
François Schleiter.
Tamzali Abdennour.
Henry Torrès.
Diongolo Traoré.
Zafimahova.
Zéle.
Zinsou.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Fillon.
Hassan Gouled.
Claude Mont.
Ménard.
Satineau.

N'a pas pris part au vote:

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 287
Majorité absolue..... 144

Pour l'adoption..... 92
Contre 195

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 74)

Sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 1958 (Dispositions relatives aux investissements).

Nombre des votants..... **279**
Majorité absolue..... **140**

Pour l'adoption..... **265**
Contre **14**

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour:

MM.
Abel-Durand.
Aguesse
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Robert Aubé.
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Baratgin.
Henri Barré.
Bataille
Baudru
Beaujannot.
Paul Béchard
Jean Bène.
Jean Bertaud.
Jean Berthoin.
Marcel Bertrand
Général Béthouart.
Biatarana
Auguste-François Billiemaz.
Blondelle
Boisrond
Raymond Bonnefous
Bonnet
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Brajeux.
Brégégère.
Breftes.
Brizard.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
Martial Brousse.
Julien Brunhes.
Bruyas.
René Caillaud.
Canivez
Capelle.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Cerneau.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain.
Maurice Charpentier.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clerc.
Colonna.
Pierre Commin
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Coudé du Foresto
Courrière.
Courroy.
Cuif
Francis Dassaud (Puy-de-Dôme).
Marcel Dassault (Oise)
Michel Debré.
Deguise.
Mme Marcelle Delabie

Delalande.
Claudius Delorme.
Vincent Delpuech.
Delrieu.
Paul-Emile Descomps.
Descours-Désacres.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Jean Doussot.
Driant.
Droussent.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dufeu.
Dulin.
Charles Durand.
Durand-Réville.
Durieux.
Enjalbert.
Yves Estève.
Filippi.
Fléchet.
Jean-Louis Fournier (Landes).
Gaston Fourrier (Niger).
Jacques Gadoin.
Garessus.
Gaspard.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Jean Geoffroy.
Gilbert-Jules.
Robert Gravier.
Grégory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Edmond Jollit.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
de La Gontrie.
Ralijaona Laingo.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Robert Laurens.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Lebreton.
Le Digabel.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Levacher.
Liot.
André Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Paul Longuet.
Maillot.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Marignan.
Pierre Marty.
Jacques Masteau.
Mathey.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Mamadou M'Bodje.
Meillon.
de Menditte.
Menu.
Mérić.
Metton.
Edmond Michelet.
Jean Michelin.
Minvielle.
Mistral.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
Montpied.
de Montullé.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Naveau.
Nayrou.
Arouna N'Joya.
Ohlen.
Hubert Pajot.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Pauly.
Paumelle.
Marc Pauzet.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier.
Georges Pernot.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
de Pontbriand.
Georges Portmann.
Gabriel Puaux.
Pugnet.
Quenum-Possy-Berry.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Mlle Rapuzzi.
Joseph Raybaud.
Razac.
Repiquet.
Restat.
Reynouard.
Paul Robert.
de Rocca Serra.
Rochereau.
Rogier.
Jean-Louis Rolland.
Rotinat.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sauvêtre.
Schiaffino.
François Schleiter.
Schwartz.
Seguin.
Sempé.
Yacouba Sido.
Soldani.
Southon.
Suran.
Raymond Susset.
Symphor.
Edgar Tailhades.
Tardrew.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Thibon.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Fodé Mamadou Touré.
Trellu.
Ludovic Tron.
Amédée Valeau.
François Valentin.
Vandaele.
Vanrullen.
Henri Varlot.
Verdeille.
Verneuil.
Viallanes.
de Villoutreys.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Berlioz.
Nestor Calonne.
Chaintron.
Léon David.
Mme Renée Dervaux.
Mme Yvonne Dumont.
Dupic.
Dutoit.
Mme Girault.
Waldeck L'Huillier.
Namy.
Général Petit.
Primet.
Ulrici.

Se sont abstenus volontairement :

MM. Armengaud, Roger Laburthe et Perrot-Migeon.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Ajavon.
Benchiha Abdelkader
Chérif Benhabyles.
Gaston Charlet.
Jacques Debû-Bridel
Diallo Ibrahima.
Djessou.
Amadou Doucouré
Ferhat Marhoun.
Florisson.
Fousson.
Gondjout.
Goura.
Haïdara Mahamane.
Léo Hamon.
Kalenzaga.
Kotouo.
Le Gros.
Mahdi Abdallah.
Ngayewang.
Joseph Perrin.
Riviérez.
Sahoulba Gontchomé.
Tamzali Abdennour.
Henry Torrès.
Diongolo Traoré.
Zafimahova.
Zèle.
Zinsou.

Absents par congé :

MM.
Fillon.
Hassan Gouled.
Claude Mont.
Ménard.
Satineau.

N'a pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 290
Majorité absolue 146
Pour l'adoption 277
Contre 13

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ordre du jour du jeudi 27 mars 1958.

A seize heures. — SÉANCE PUBLIQUE

1. — Examen d'une demande présentée par la commission des boissons tendant à obtenir l'octroi des pouvoirs prévus par l'article 30 du règlement en vue d'étudier le problème de l'inclusion de la « Clairette » parmi les cépages admis pour l'élaboration des vins doux naturels, ainsi que les éventuelles répercussions d'une telle décision sur le marché de ces vins.

2. — Examen d'une demande présentée par la commission de la presse, de la radio et du cinéma, tendant à obtenir l'autorisation d'envoyer une mission d'information en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas en vue d'étudier le fonctionnement de la radio et de la télévision dans ces pays.

3. — Discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à la mise en œuvre du code de procédure pénale (Titre préliminaire et livre Ier). (N° 388, session de 1957-1958. — M. , rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.)

4. — Décision sur la demande de discussion immédiate de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 62 de la loi n° 57-908 du 7 août 1957 tendant à favoriser la construction de logements et les équipements collectifs. (N° 389, session de 1957-1958. — M. , rapporteur de la commission du logement, de l'aménagement du territoire et des dommages de guerre.)

5. — Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi de finances pour 1958 (2e partie. — Moyens des services et dispositions spéciales) (Dispositions relatives aux services militaires), adopté avec modification par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture, après déclaration d'urgence. (Nos 331, 332, 341; 400, session de 1957-1958. — MM. André Boutemy, Jean Berthoin, Courrière, Bousch et Alric, rapporteurs de la commission des finances, et n° , session de 1957-1958, avis de la commission de la défense nationale. — MM. Edgard Pisani, Alric, Henri Barré, Julien Brunhes et Fousson, rapporteurs.)

6. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, complétant les articles L 359 et L 373 du code de la santé publique en ce qui concerne les étudiants en chirurgie dentaire. (Nos 301 et 365, session de 1957-1958. — M. Jean-Louis Fournier, rapporteur de la commission de la famille, de la population et de la santé publique.)

7. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention portant création de la commission de coopération technique en Afrique au Sud du Sahara. (Nos 215 et 379, session de 1957-1958. — M. Ménard, rapporteur de la commission de la France d'outre-mer.)

8. — Discussion de la proposition de résolution de MM. Jean Michelin, Robert Aubé, Gaston Fourrier, Raymond Susset et Tardrew, tendant à inviter le Gouvernement à instituer en Afrique occidentale française, en Afrique équatoriale française, ainsi qu'au Cameroun, des tribunaux mixtes de commerce. (Nos 32 et 378, session de 1957-1958. — M. Jean Michelin, rapporteur de la commission de la France d'outre-mer.)

9. — Discussion de la proposition de résolution de MM. Nestor Calonne, Léon David, Dutoit, Ulrici, Dupic et les membres du groupe communiste et apparenté tendant à inviter le Gouvernement à prendre d'extrême urgence les mesures nécessaires en vue d'empêcher les accidents mortels et les catastrophes dont sont victimes les mineurs de France. (Nos 212 et 397, session de 1957-1958. — M. Vanrullen, rapporteur de la commission de la production industrielle.)

10. — Discussion des propositions de résolution de: 1° MM. Brettes, Jean-Louis Fournier, Minvielle, Brégégère et les membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à exempter de droit les mutations à titre gratuit, entre particuliers, de bois et forêts; 2° MM. Monichon, Restat, Peschaud, Rogier, Marc Pauzet, Georges Portmann, de Montalembert, Blondelle, Sauvètre, Jacques Gadoin, Courroy, Robert Gravier, Martial Brousse, René Dubois et Biatarana, tendant à inviter le Gouvernement à compléter l'article 1370 du code général des impôts, afin d'exonérer des droits de mutation les cessions de bois et forêts à titre gratuit. (N°s 159, 221, session de 1956-1957, et 396, session de 1957-1958. — M. de Montalembert, rapporteur de la commission des finances.)

11. — Discussion des propositions de résolution de: 1° M. Edgar Tailhades, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux sinistrés de Nîmes et de Caissargues, victimes de l'ouragan du 21 octobre 1955; 2° M. Droussent, tendant à inviter le Gouvernement à accorder des secours d'urgence et à prendre diverses mesures en vue de venir en aide aux habitants et aux collectivités du département de l'Aisne, victimes des inondations de la rivière de l'Oise survenues en mars 1956; 3° MM. Le Léannec et Le Digabel, tendant à inviter le Gouvernement à ouvrir un crédit de 60 millions de francs pour venir en aide à la population des régions du Morbihan dévastées par un cyclone, le samedi 9 février 1957, et à accorder des délais pour le payement de leurs impôts aux victimes du sinistre; 4° MM. Yves Estève, Marcel Rupied et Paul Robert, tendant à inviter le Gouvernement à ouvrir un crédit de 50 millions de francs pour venir en aide à la population des régions de Redon (Ille-et-Vilaine) dévastées par les inondations de février 1957, à accorder des délais pour le payement de leurs impôts aux victimes du sinistre et à envisager, dans les moindres délais, l'aménagement du bassin de la Basse-Vilaine; 5° MM. Brégégère, Pugnet et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux habitants de la commune de la Roque-Gageac (Dordogne), victimes d'éboulements; 6° M. de La Gontrie, tendant à inviter le Gouvernement à ouvrir un crédit aux sinistrés de la Savoie, à la suite des dégâts commis dans ce département, par les inondations de juin 1957; 7° MM. Alex Roubert, Joseph Raybaud et Teisseire, tendant à inviter le Gouvernement à présenter un projet de loi réglementant la mise en œuvre de la solidarité nationale, dans le cas de catastrophe nationale, pour la réparation des dommages certains, mobiliers et immobiliers, résultant de séismes, glissements de terrains, raz de marée, dégâts causés par les eaux et autres catastrophes naturelles, exceptionnelles, imprévisibles, non couverts habituellement par les groupements d'assurances; 8° M. *de Bardonnèche* et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux populations du département des Hautes-Alpes, victimes des récentes inondations; 9° MM. Méric, Suran, Pierre Marty et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre d'urgence les mesures permettant de venir en aide aux populations et aux communes du département de la Haute-Garonne, victimes des orages des 20 et 21 juin 1957; 10° Mlle Rapuzzi, MM. Carcassonne, Soldani, Albert Lamarque, Alex Roubert et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à accorder des crédits destinés à permettre l'indemnisation des particuliers ou des collectivités victimes des incendies de forêts qui ont sévi dans les départements des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône, de la Corse, du Var, au cours du mois de septembre 1957; 11° MM. Jean Bertaud, Plazanet, Deutschmann, Mme Marcelle Devaud et M. Edmond Michelet, tendant à inviter le Gouvernement à prendre des mesures d'urgence en vue de venir en aide aux habitants de la région parisienne, victimes des inondations. (N°s 84, 395, session de 1955-1956, 414, 434, 446, 709, 717, 754, 770, 997, sessions de 1956-1957, 320 et 361, session de 1957-1958. — M. Verdeille, rapporteur de la commission de l'intérieur [administration générale, départementale et communale, Algérie].)

12. — Discussion de propositions de résolution de: 1° MM. Monichon, Georges Portmann, Marc Pauzet et Brettes, tendant à inviter le Gouvernement à prévoir des secours au profit des sinistrés de la tempête et des inondations qui ont sévi dans le département de la Gironde les 15, 16 et 17 février 1957; 2° MM. Brégégère, Pugnet, Baudru et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes dispositions pour venir en aide à tous les exploitants agricoles et notamment à ceux des départements de la Dordogne et du Lot, victimes des gelées du mois d'avril et des 6 et 7 mai 1957; 3° MM. Courrière, Emile Roux et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux populations du département de l'Aude, victimes des orages de grêle et des gelées des mois d'avril et de mai 1957; 4° M. Léon David et des membres du groupe communiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à indemniser les agriculteurs victimes des gelées du 7 mai 1957; 5° MM. Marignan et Vincent Delpuech, tendant à inviter le Gouvernement à prendre des mesures afin que puissent être indemnisés les exploitants agricoles des Bouches-du-Rhône dont les récoltes ont été partiellement ou totalement détruites par les gelées du début mai 1957; 6° MM. Jean Doussot, Charles Durand, Jacques Gadoin et Marcel Plaisant, tendant à inviter le Gouvernement à accorder une aide exceptionnelle aux viticulteurs du Cher et de la Nièvre, victimes des gelées; 7° M. Brettes et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux populations du département de la Gironde, victimes des gelées des mois d'avril et mai 1957; 8° Mlle Rapuzzi, M. Carcassonne et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux populations du département des Bouches-du-Rhône, victimes des gelées des mois d'avril et de mai 1957; 9° MM. Jules Pinsard, Henri Maupoil et Henri Varlot, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes dispositions pour venir en aide aux populations du département de Saône-et-Loire, victimes des gelées des mois d'avril et de mai 1957; 10° MM. Méric, Suran, Pierre Marty et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les dispositions nécessaires pour venir en aide aux exploitants agricoles et aux communes du département de la Haute-Garonne dont le patrimoine a été saccagé par les cyclones de juin 1957; 11° MM. Paul-Emile Descomps, Sempé et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes dispositions pour venir en aide aux exploitants agricoles, artisans ruraux et communes du département du Gers, victimes des orages de grêle et du cyclone du 20 juin; 12° MM. Paul Béchard, Edgar Tailhades et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux sinistrés du Gard, victimes de l'orage de grêle le 16 juin 1957; 13° MM. Raymond Bonnefous et Robert Laurens, tendant à inviter le Gouvernement à ouvrir un crédit aux sinistrés des cantons de Camarès et Cornus (Aveyron), à la suite des dégâts provoqués par la tornade du 21 juin 1957; 14° MM. Baratgin et Gaston Manent, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour venir en aide aux communes et aux exploitants agricoles du département des Hautes-Pyrénées, victimes des cyclones de juin 1957; 15° MM. de Montullé et *Georges Bernard*, tendant à inviter le Gouvernement à ouvrir un crédit aux sinistrés du département de l'Eure, à la suite des dégâts provoqués par le cyclone du 6 juillet 1957; 16° MM. Robert Gravier, Raymond Pinchard et François Valentin, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour venir en aide aux exploitants agricoles du département de Meurthe-et-Moselle, victimes des intempéries; 17° MM. Filippi et de Rocca Serra, tendant à inviter le Gouvernement à accorder un crédit destiné à permettre l'indemnisation des dommages causés aux personnes et aux biens lors des incendies qui ont sévi en Corse pendant l'été 1957, et notamment dans la Balagne, et à prendre des mesures propres à faire face à la situation créée par les incendies dans ce département. (N°s 424, 647, 649, 650, 651, 678, 680, 682, 693, 720, 757, 781, 793, 809, 838, 955, session de 1956-1957, 10 et 258, session de 1957-1958. — M. Brettes, rapporteur de la commission de l'agriculture.)

Documents mis en distribution le jeudi 27 mars 1958.

N° 377. — Proposition de loi de M. Marc Pauzet relative aux modalités d'application des dispositions concernant l'organisation et l'assainissement du marché du vin (renvoyée à la commission des boissons).

N° 380. — Rapport de M. Zussy (au nom de la commission de l'intérieur) sur la proposition de loi de M. Schwartz, tendant à modifier l'ordonnance n° 45-2707 du 2 novembre 1945, relative à la réglementation des marchés des communes, des syndicats de communes et des établissements communaux de bienfaisance ou d'assistance.

N° 389. — Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 62 de la loi n° 57-908 du 7 août 1957, tendant à favoriser la construction de logements et les équipements collectifs (renvoyée à la commission du logement).

N° 392. — Projet de loi modifiant sur le territoire de l'Etat sous tutelle du Cameroun, l'article 592 du code d'instruction criminelle, relatif au casier judiciaire central (renvoyé à la commission de la France d'outre-mer).

N° 393. — Projet de loi modifiant l'article 592 du code d'instruction criminelle, relatif au casier judiciaire central (renvoyé à la commission de la justice).

N° 400. — Projet de loi de finances pour 1958 (2e partie. — Moyens des services et dispositions spéciales) (dispositions relatives aux services militaires), adopté par l'Assemblée nationale avec modification, en deuxième lecture, après déclaration d'urgence (renvoyé à la commission des finances).

N° 401. — Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au régime fiscal d'un emprunt du Trésor à émettre en 1958 (renvoyé à la commission des finances).

N° 402. — Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à la revision des articles 17, 49, 50, 51 et 90 de la Constitution (renvoyé à la commission du suffrage universel).

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.